INTERNATIONAL PLASTIC MODELLERS' SOCIETY NEDERLAND www.ipms.nl

MODELBOUW IN PLASTIC



Westland Lynx in dienst van de MLD

2012 • Nr. 5 • Jaargang 41

Bell
Revell 1/72 AB212/UH-1N

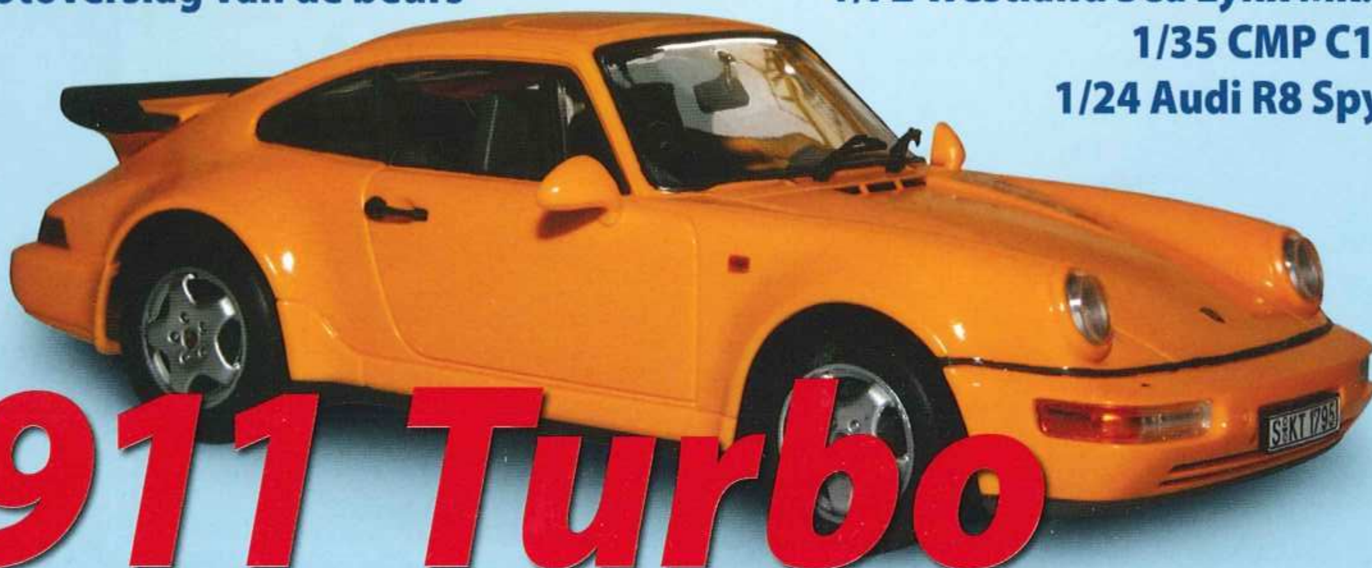




Privateer
PB4Y-2 vacu-form conversie

Recensies
1/144 F-15E Strike Eagle
1/72 en 1/350 motor torpedo boten
1/72 Westland Sea Lynx Mk.88A
1/35 CMP C15TA
1/24 Audi R8 Spyder

ESM 2012
Fotoverslag van de beurs



911 Turbo
Italeri 1/24 Topcars Collection 2012 Porsche

Losse verkoop € 6,00

LAAT OOK UW MODEL ZIEN!

Stuur uw foto (een JPG van minimaal 1 MB) onder vermelding van uw naam en om welk model het gaat naar: lezersgalerij@ipms.nl.
Of stuur een foto-afdruk naar het redactieadres op de inhoudspagina.

De redactie houdt zich het recht voor om foto's niet te plaatsen.



Colonial Viper

Deze 1/32 Moebius Colonial Viper Mk VII van Lt Kara "Starbuck" Thrace uit de tv-serie Battlestar Galactica is van Henk Hirs.

Seafury

G. Dijkstra heeft de oude Matchbox 1/72 kit van de tweezitter omgebouwd naar een eenzitter met Nederlandse kentekens.



2012 · Nummer 5 · Jaargang 41

MODELBOUW IN PLASTIC



COLOFON

MIP-Redactie Graan voor Visch 19912, 2132 WR Hoofddorp, redactie@ipms.nl
Redactieteam Richard Kist, Joop Hirs, Peter Booij, Meindert de Vreeze, Gert Vlaanderen, Jan de Vries, Hans Boon, Maarten Schönfeld, Fernand Veldkamp, Wilko Jonker, Rinus Middelaar, Leo Jong en Wim Nijenhuis.
Vormgeving Frido Kip.
Druk en verzending Telenga Drukkerij BV, Franeker. ISSN nr. 0927-8877.
Uitgever van Modelbouw in Plastic is de International Plastic Modellers' Society Nederland, opgericht op 1 mei 1971 en ingeschreven bij de KvK te Amsterdam onder nummer 40531440.
Bestuur Henk Hirs, Peter Rozendal, Gert Vlaanderen, Meindert de Vreeze, Jan de Haan, Peter Wardecker en Frido Kip.
Secretariaat Henk Hirs, Eefsebeek 35, 1509 ER Zaandam, tel. 06 - 5198 1856, e-mail: secretariaat@ipms.nl.
Ledenadministratie en penningmeester Peter Rozendal, Kasterleestraat 340, 4826 GN Breda, tel. (076) 514 84 45, e-mail: administratie@ipms.nl.
Rek nr. 60.45.96.812 t.n.v. IPMS-Nederland te Breda.
IBAN: NL59ABNA0604596812
BIC: ABNANL2A

Een uitgave van de International Plastic Modellers' Society Nederland

KIJK OOK EENS OP WWW.IPMS.NL

INHOUD



12



16

RECENSIES

32



42





34

REDACTIONEEL

Een flink deel van de artikelen in MIP gaat over luchtvaart. De IPMS staat weliswaar voor plastic modelbouw in zijn algemeenheid, toch moeten we constateren dat luchtvaart en dus vliegtuigen de overhand hebben. Dat is al vele jaren zo, eigenlijk al wel sinds de oprichting in 1971. Gelukkig wordt ook aandacht besteed aan andere onderwerpen, maar daarbij zijn wij grotendeels afhankelijk van de ingezonden artikelen van de leden. Dus als u vindt dat er te veel luchtvaart in de MIP zit of u heeft een suggestie voor een ander onderwerp, schroom dan niet en kom met artikelen, tips of wat dan ook.

De redactie had wel behoefte aan ondersteuning en versterking voor verwerking van de vele luchtvaartartikelen. Dit sprak mij wel aan zodat ik contact heb opgenomen met de redactie en dat heeft er toe geleid dat ik inmiddels ben "gepromoveerd" tot teamgenoot van de redactie voor het vliegtuiggedeelte. Ik zal daarbij met name de vliegtuigredacteuren Peter Booij en Wilko Jonker assisteren. Aangezien ik mij al sinds jaar en dag bezig houd met de luchtvaart ten tijde van de Tweede Wereldoorlog zal ik dit als voornaamste aandachtsveld hebben. Ik ben erg benieuwd wat ik aan artikelen van leden zie binnenkomen. Want laten we eerlijk zijn, het is natuurlijk geschiedenis maar wat is er mooier dan een prachtig model uit deze duistere periode op de plank te hebben staan? En dan kun je je kinderen of kleinkinderen er vast wel het een en ander over vertellen en ze iets meegeven om over na te denken. Of, als je een jonge bouwer bent kun je misschien je ouders nog wel iets leren uit deze periode. Modelbouw is immers niet alleen leuk, maar ook leerzaam!

Wim Nijenhuis



Porsche 911 Turbo

Italeri 1/24 "Topcars Collection 2012"

Door Ferry Dierckxsens



In 2012 bestaat Italeri 50 jaar en ter gelegenheid daarvan is de "Topcars Collection" gestart. Het gaat hierbij om kits waarbij de carrosserie reeds in de juiste kleuren is meegeleverd. De gedachte hierbij is waarschijnlijk om beginnende bouwers over de streep te krijgen, zonder dat ze meteen de uitdaging aan moeten gaan om een carrosserie strak te schilderen. Verder zijn het normale kits in een heruitgave en ze moeten ook op de normale wijze gebouwd worden. In deze serie verschijnen drie modellen van een Porsche: de 911 Turbo is het onderwerp van deze recensie.

Italeri gebruikt een ouderwetse doos met deksel met de volgende inhoud: een bouwtekening in de bekende Italeri stijl, een klein decalvel met diverse Porsche logo's en de instrumenten, plus een kenteken voor Stuttgart en 2 niet geheel definieerbare kentekens. De 86 onderdelen zijn verspreid over 1 sprue met transparante delen, 1 sprue met chroom velgen, 2 sprues met zwarte onderdelen, 1 met gele delen en 1 losse, in kleur gespoten carrosserie. De chroomdelen, de transparante en de zwarte delen zijn apart verpakt, waarvoor hulde.

Ondanks de leeftijd van de kit, voor het eerst te zien in de Italeri catalogus van 1992, zien de onderdelen er over het algemeen netjes uit met slechts sporadisch wat flash, maar wel op de zwarte delen veel gietnaden. De bodemplaat van de auto heeft wel wat ejector pinmarks, in de overige delen zijn die niet aanwezig of op plaatsen die na de bouw onzichtbaar blijven. De carrosserie heeft een randje flash bij de regengoten en twee markante gietnaden aan de bovenzijde van de voorste schermen waar werk aan is.

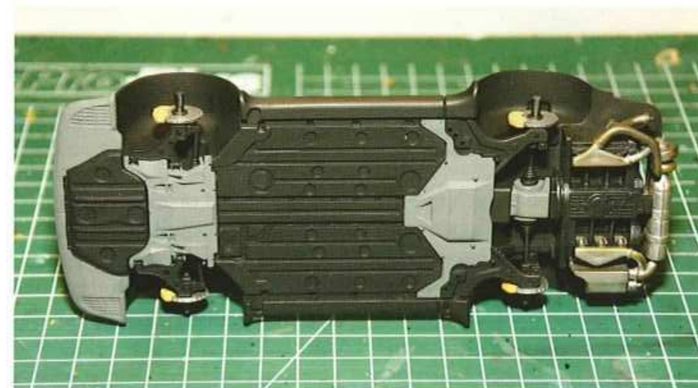




De kleur van de carrosserie zou "speed yellow" moeten zijn, tijdens de bouw hierover uiteraard meer. Het chroom van de velgen is voor het mooie wat "over the top" en in het chroom zitten wat oneffenheden en verontreinigingen.

De 1/1 uitvoering

Het model dat Italeri uitbrengt stelt de versie van de 911 voor die door Porsche gebouwd is van 1989 tot 1994 en in Porsche kringen bekend staat als de 964. Nog steeds herkenbaar aan de klassieke Porsche lijnen, maar wel voorzien van dikkere voor- en achterbumpers en diverse andere aanpassingen in de techniek en vormgeving. De turboversie, zoals in deze Italeri kit, kwam in het voorjaar van 1990 op de markt en was voorzien van een 3,3 liter 6-cylinder boxer met enkele turbo, welke 320 ouderwetse pk's leverde bij 5750 rpm. Andere turboversies volgden, van de Turbo S uit 1992 tot de Turbo 3,6S uit 1994 waar maar 90 stuks van gebouwd zijn. Daarnaast waren er de versies Carrera 2 en Carrera 4 en de cabrio versies van deze modellen.



De bouw

De bouw start met de motor en de bodemplaat. Die laatste bestaat uit één geheel. Opmerkelijk is het meegegoten differentieel aan de voorzijde. Italeri heeft dezelfde bodemplaat ook gebruikt voor de Carrera 4, die zoals het cijfer al aangeeft voorzien was van aandrijving op alle vier wielen. De Turbo heeft dit niet en alles verdwijnt bij de bouw uit het zicht met een afdekplaat.

De motor is relatief eenvoudig gehouden met een aparte boven- en onderzijde waarbij de onderzijde wat verder uitgewerkt is, aangezien die het meest zichtbaar blijft na de bouw. Alles kan in een kleurtje worden geschilderd, het uitlaatsysteem en het deel met de koelfan zijn overigens ook aparte onderdelen. De leeftijd van de kit is hier merkbaar door de vele gietnaden op deze onderdelen.

Na het schuren is de pasvorm overigens wel goed te noemen. De uitlaten en turbo kunnen een wat gebruikt uiterlijk krijgen. Ook de afdekplaten aan de achter- en voorzijde van de bodemplaat hebben van mij een donkergrijze kleur gekregen om het monotone zwart te doorbreken. In deze periode begon de opmars van de plastic afdekplaten in de auto industrie. De onderzijde van de neus van de Porsche is ook een apart onderdeel wat enig licht schuurwerk nodig heeft op de plaatsen waar deze verlijmd dient te worden aan de bodemplaat. Goede passing is belangrijk omdat de voorzijde van de carrosserie hierop plaats gaat nemen.



De wielophanging is eenvoudig uitgevoerd. Twee veerpoten aan de achterzijde met aangegoten aandrijfassen, en twee veerpoten met een eenvoudige stuurstang aan de voorzijde. De wielen zijn niet sturend wat moeilijke stangetjes en asjes uitsluit. Tenslotte worden de vier remschijven aangebracht waarbij je moet opletten de remklauwen bij alle vier de wielen naar de voorzijde te richten. De groeven in de schijven zijn wat overdreven weergegeven, ik heb dit maar zo gelaten. Na een likje zilver voor de schijven heb ik de klauwen in carrosseriekleur geschilderd omdat deze door de velgen aardig zichtbaar blijven.



Als laatste breng je de zijdorpels aan. Ook hier moet even goed aandacht aan de uitlijning en passing besteedt worden aangezien de zijkanten van de carrosserie hier later op bevestigd worden. Een dry-fit zorgde bij mij al voor een grijns want de eerste indruk is prima.

De velgen en banden kunnen in dit stadium al gemonteerd worden waarbij de breedte voor- en achter verschillend is. Opletten dus bij de montage. Gelet op mijn eerdere opmerking over het chroom van de velgen, heb ik dat dus verwijderd via de ovenreinigermethode. Tot mijn verrassing bleek Italeri voor deze Porsche transparant plastic gebruikt te hebben voor de velgen. Iets dat ik nog nooit eerder had gezien. Opletten dus, want transparant plastic wil nog al eens brosser van structuur zijn. Na een grondlaag mat zwart heb ik de velgen mat aluminium gespoten, wat overtuigender overkomt. De vorm van de velgen is overigens wel goed voor deze Porsche.





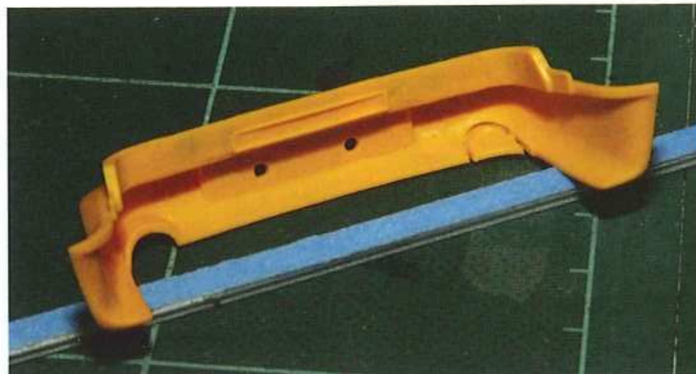
Als 'finishing touch' heeft Italeri de Porsche emblemen voor de velgharten als decals meegeleverd. Montage van de velgen gaat met twee in elkaar draaiende busjes, waarvan de binnenste op de as wordt verlijmd. Een vrij robuuste constructie, zonder al te veel pasproblemen. De wielen kunnen vrij draaien, maar ik ben daar zelf niet zo'n voorstander van gelet op de "van de tafel afrij-veiligheid". Bij de dry-fit van de carrosserie zien

de wielen er overtuigend uit, dus snel verder bouwen.

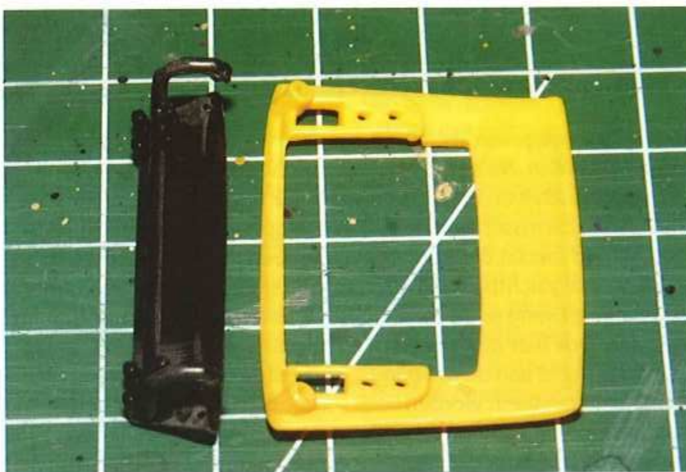
Het interieur

De volgende stap in de bouw is het interieur. De basis is een driekwart kuip waarin de voorstoelen, zijpanelen, achterzitjes en dashboard geplaatst gaan worden. De Porsche interieurs uit deze periode zijn vrij monotoon, maar een beetje zoeken levert wat variatie op. Een donkergrijze stoelbekleding is mogelijk, waarbij de rest van het interieur zwart blijft. Italeri geeft in de verfinstructies glanzend zwart op voor de vloer, iets dat mij vreemd overkomt. Ik heb de vloer mat antraciet gemaakt wat er beter uitziet.

De voorstoelen bestaan uit één stuk, maar de achterzijde ontbreekt zodat je dus in de holte van de rugleuning blijft kijken en die is ruim voorzien van pin-marks. Een passende achterzijde is eenvoudig zelf te maken uit wat polystyreenplaat. Voor het recensiemodel heb ik het maar zo gelaten. De zijkanten van de voorstoelen kunnen een goede schuurbeurt gebruiken vanwege de behoorlijke gietnaad. Pasvorm in de bodem-







kuip is probleemloos. Achterin de Porsche is het krap, toch zijn daar twee kleine zitjes aanwezig waar je de rugleuningen voor dient te plaatsen. Pasvorm ook prima na wat licht schuurwerk.

Versnellingspook en handrem krijgen hun plekje in de middenconsole en dan kunnen we door naar de zijpanelen en het dashboard. Dat laatste bestaat uit twee delen. Een onderzijde met luchtuitstroomopeningen in reliëf en wat schakelaars. Een bovendeel zorgt voor de aansluiting naar de voorruit. Montage van beide delen zorgt voor een kleine uitdaging. Aan de bijrijderszijde sluit het bovendeel niet lekker aan op het dashboard. Een kleine hoeveelheid plamuur volstaat om de opening die anders zichtbaar blijft aan te passen. Na een laagje mat zwart zie je daar niets meer van.

De decal met de klokkenwinkel gaat zonder problemen op zijn plek. Stuurkolom met stuur zijn daarna snel geplaatst. Op het stuur staat in reliëf het woord "Porsche": net als bij het origineel kan de tekst gewoon zwart blijven. De zijpanelen hebben de bekleding, de hendel voor het openen van de deur en de schakelaar voor de raambediening meegegoten. Na een licht schuurbeurtje van de onderrand passen deze prima op de bodemkuip. Het complete dashboard gaat als laatste op zijn plek, en dan kan de complete interieurkuip op de bodemplaat worden verlijmd zonder verdere problemen.



De carrosserie

Zoals bij het begin al aangegeven is de carrosserie door Italeri al in kleur gezet. Pre-coloured, zoals dat heet, is niet nieuw en diverse fabrikanten hebben of hadden dit soort kits in hun programma. Je kunt hier op twee manieren tegen aan kijken: je laat het zoals het is, of je schildert de carrosserie alsnog. Uitgangspunt is de kwaliteit van het spuitgietwerk, waarbij in het recensie-exemplaar 'draden' en 'spiralen' zichtbaar zijn in het gekleurde plastic. De mate van zichtbaarheid en hoeveelheid zal bij iedere kit in deze serie anders zijn. Dan zijn er nog de gietnaden die prominent aan de bovenzijde van de voorschermen zichtbaar zijn. De geoefende bouwer zal deze zonder problemen weg schuren en het plastic polijsten waardoor er niets meer zichtbaar is, voor de beginner kan het een hindernis zijn. Wil je de carrosserie toch schilderen, dan zijn de volgende bouwstappen aan te bevelen voordat de verf open gaat.



De voorbumper aan de body vastlijmen, na proefpassen en licht schuren van de randen die verlijmd dienen te worden past deze prima. Bij de achterbumper is een goede passing aan de carrosserie van belang, en juist hier is het wat zweverig waar de bumper aan de body vast komt te zitten. Diverse dry-fits en goed uitlijnen zijn van belang om een scheve carrosserie te voorkomen. Er zijn geen bevestigingspunten aan de bumper of de carrosserie om deze goed te fixeren. Alleen aan de chassiszijde is een rechthoekje gemarkeerd dat overeenkomt met een lipje in de bumper. Als je hier de tijd voor neemt is alles wel mooi passend te krijgen. Let er op dat je de uitsparing voor uitlaat nummer twee ook verwijdert uit de achterbumper. Deze is aan de binnenzijde gemarkeerd en laat zich met voorzichtigheid goed verwijderen. Italeri gebruikt deze achterbumper ook voor de Carrera 2 en Carrera 4 die maar één uitlaat hebben, vandaar.



De koplampunits kunnen ook direct in de uitsparingen worden gemonteerd. Italeri geeft aan dat de randen van de units zilver(chroom) moeten worden, bij de echte auto zijn die gewoon in carrosseriekleur uitgevoerd. De reflectors in de lampunits kunnen met zilververf of met Bare Metal Foil een betere "look" krijgen. Lampglaasjes kunnen dan gewoon transparant blijven.

Als enig bewegend onderdeel is het mogelijk de achterklep aan een scharnier te bevestigen. De constructie hiervan is in de werktekening nogal matig aangegeven. Je dient een steunbalk onder de achterruit te monteren, waarna het scharnier op zijn plek komt in de uitsparingen in die balk. Alles wordt op zijn plek gehouden met twee borgplaatjes. Vanwege de gietnaden op deze onderdelen is secuur schuurwerk van belang om een goede passing te verkrijgen. Het scharnier zelf is vrij kwetsbaar. Alles past maar op één manier onder de achterruit en alleen een goede dry-fit laat je zien hoe het op zijn plaats komt. Proefpassen van de achterklep geeft geen lekker gevoel en ik heb het idee dat je de klep er beter gewoon in kunt lijmen. Wat motordetail betreft is er toch weinig te zien en je voorkomt dat de boel later afbreekt.



Dan komt de schilderklus van de carrosserie, in geel natuurlijk. De originele Porsche-kleur die Italeri bedoeld is "Speed Yellow", te vinden in het aanbod van Zero Paints. Voor het recensiemodel heb ik echter een acryl van Revell gebruikt, zijdemat Lufthansa geel, naderhand met glanslak afgewerkt. Het ziet er overtuigend uit. De achterspoiler heeft een opstaande rand die mat zwart is. Een opvallend kenmerk en na een secuur afplakwerkje heb ik die mat zwart gespoten, met een leuk resultaat.

Dat matzwart kom je ook langs alle raamlijsten tegen, en is ook een opvallend Porsche item uit die periode. Even voor gaan zitten, afplakken en al die randjes zijn mooi zwart. Nog een prominent item is de zichtbare rubberstrip tussen bovenzijde voorbumper en voorklep. Een secuur werkje dat de Porsche wel zijn echtheid meegeeft. De buitenspiegels had ik al voor het spuiten gemonteerd, omdat die ook geel worden. Italeri heeft voor de buitenspiegels twee chroomplaatjes meegeleverd in vorm van de spiegels, en als je secuur werkt dan kun je die zonder te lijmen voorzichtig in de spiegelbehuizing drukken.



De koplampunits heb ik aan de binnenzijde zilver gekleurd, waarna de lampglaasjes er met behulp van een drupje witte houtlijm mooi invallen. Wel goed op de richting van het reliëf in de glaasjes letten, dat moet vertikaal zijn. Voor de knipperlichtunits in de voorbumper heb ik eerst de binnenzijde van de transparante delen voor de helft met transparant oranje van Tamiya een kleurtje gegeven, de andere helft blijft onbehandeld want die moet helder zijn. Na droging van de verf heb ik een strookje Bare-Metal foil op maat gemaakt en aan de binnenzijde van de units geplakt voor een realistisch beeld.

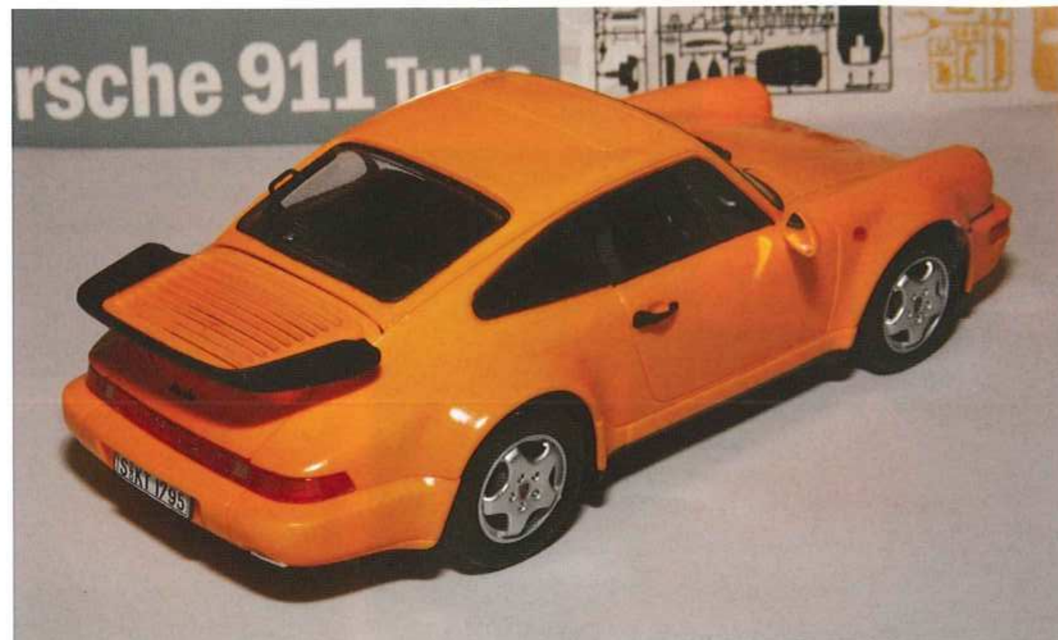
Voor de zijknipperlichten, hoe klein ze ook zijn, heb ik dezelfde methode gebruikt. Aan de lange zijde van deze kleine glaasjes moet je wel een halve millimeter verwijderen, anders passen ze niet in de uitsparing van de carrosserie. De achterlichten bij deze Porsche bestaan uit één doorlopende strook over de gehele achterzijde. Italeri heeft hier ook één kompleet transparant deel van gemaakt, met in reliëf de letters Porsche. Opletten met het losmaken uit de sprue, want er zit een aanhechtingspunt in het midden van die strook en die is heel kwetsbaar. Gelukkig is bij mij alles heel gebleven, maar hij stond wel krom. Ik heb dit zeer voorzichtig met heet water recht kunnen krijgen.

Nou rijdt mijn tandarts met exact zo'n type Porsche, dus kon ik bij hem even goed kijken hoe die achterlichten gekleurd zijn. Het lijkt allemaal rood, maar dat

is niet zo. De knipperlichten en achteruit rijlichten zijn er ook in verwerkt, en na gebruikt van de Tamiya clear rood en oranje op de juiste plek, heb ik ook hier over de gehele lengte een strook Bare-Metal foil geplakt voor de dieptewerking. De passing van dit geheel was bij mijn model zo goed dat ik niets hoefde te lijmen, en alles prima op zijn plek kwam.

De binnenspiegel gaat in een uitsparing in de ruitunit, die als één geheel aan de binnenzijde van het dak gaat komen. Beetje frommelig, want de uitsparing zit in het zicht midden aan de bovenzijde van de voorruit. Voor de zekerheid heb ik met witte houtlijm gemonteerd. De laatste afwerking betreft de ruitenwissers, deurgrepen, nummerplaten en de twee eindpijpen van de uitlaten. De deurgrepen lijken wat buiten proportie, maar als zij eenmaal op de deur zitten valt dit wel mee. De ruitenwissers voor de voorruit zijn op de sprue en tekening met "A" en "B" gemarkeerd. Monteer ze ook juist, want de wisser aan de bestuurderszijde dien je handmatig nog een extra klein knikje te geven, naast de bocht die al in het wisserblad aanwezig is. Beide laten zich verder makkelijk monteren.

De ruitenwisser voor de achterruit bestaat uit twee delen, de wisserarm en het blad. Twee kleine uitsparingen in de arm geven de plaats van het blad aan. In de achterruit is al een gat aangebracht waar de wisser komt. De tekening is hier wat vaag, en laat je de wisser in een liggende positie aanbrengen.



Op foto's van de 1/1 auto zie ik de wisser echter vertikaal staan, en die optie heb ik gekozen. Het ziet er prima uit.

De nummerplaten heb ik een mat wit basislaagje gegeven waarna ik de decals met de Stuttgarter kentekens heb gebruikt, de thuisbasis van Porsche. De complete plaatjes hebben pennetjes om in de vooren achterbumper te steken. Let er alleen dat het juiste plaatje met de ronding aan de voorzijde te monteren. Het plaatje aan de achterzijde is iets langer en vlak. Dan nog twee kleine decals, het Porsche logo midden op de neus en achter op de motorklep het Turbo logo.

Nu heb ik pas de eindmontage van de carrosserie gedaan, die dan in zijn geheel op het chassis past. Eerst de achterzijde en dan naar voren laten zakken. Nu blijkt dat er wat vervorming is in de bodem onder de neus en bij het verlijmen van de body aan het chassis dien je dit even vast te zetten tot alles gedroogd is. Dan nog blijven er links en rechts onder de neus twee kleine kiertjes open staan. Dit heeft alles met de bodemplaat aan de voorzijde te maken die net niet de ronding van de body volgt.

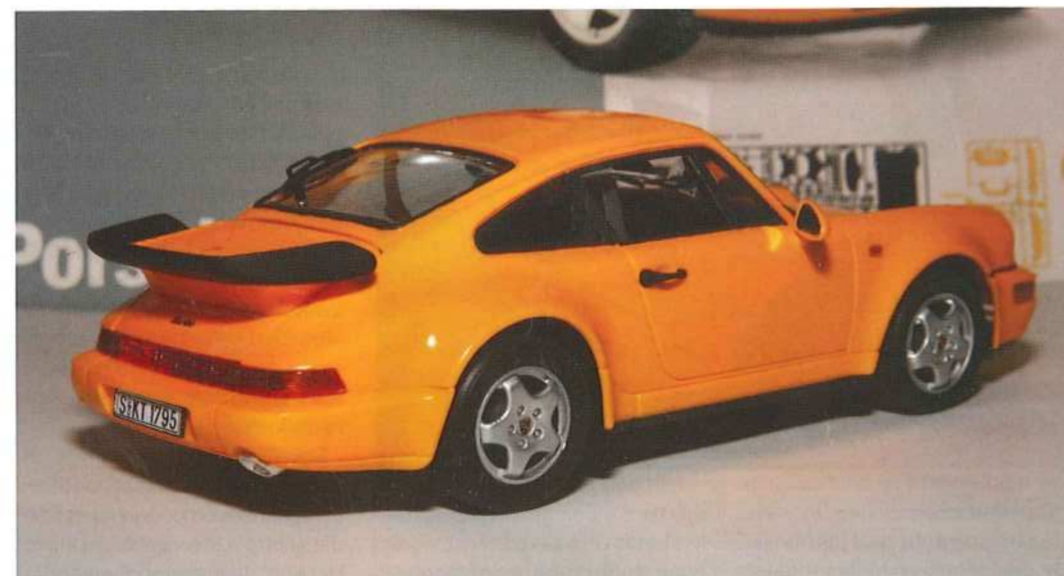
Dan gaan als laatste de eindpijpjes van de uitlaten eronder. Links en rechts zijn verschillend, ook weer met "A" en "B" gemerkt. Ik heb de zichtbare delen met Bare Metal foil verchroomd, de rest mat aluminium geverfd. En toen was er een grote tik, en vloog mijn linker uitlaatje er van door. Tot op heden heb ik hem nog niet gevonden en de Turbo moet het dus nog even met alleen de rechteruitlaat doen.

Conclusie

Heruitgeven van oudere kits is geen nieuw fenomeen en wij als modelbouwers hopen soms ook op heruitgaven, zodat je die ene kit nog eens een keertje beter kunt bouwen dan vroeger. Italeri is deze "Top Cars Collection" gestart met drie heruitgaven en we zullen zien wat er verder nog gaat komen. Deze Porsche 911 Turbo is een leuke kit, die wat vormgeving betreft een prima eindresultaat geeft. De pasvorm is over het algemeen goed te noemen, vanwege de leeftijd van de mal is goed schuurwerk op de onderdelen wel van belang. Het is een 'old-skool' kit die dankzij de pre-coloured body de nieuwe generatie bouwers een zetje kan geven, alhoewel het model wellicht beter gebouwd kan worden door iemand die al eens een auto gebouwd heeft. Over de voorgekleurde carrosserie kun je discussiëren, maar de kwaliteit hiervan staat of valt met het spuitgietwerk. Interieur en motor zijn wat basic, zeker jammer is dat de achterzijde van de stoelen geen dichte rugleuning hebben.

Al met al een leuk en herkenbaar model, dat beslist in de kleur geel goed tot zijn recht komt. Besteed je aandacht aan de eerder genoemde details dan heb je voor weinig geld een mooie Porsche als model in de vitrine staan.

Met dank aan Overbeek Import voor het beschikbaar stellen van het recensiemodel.



Spuitcabine voor weinig door Jaap Geertsema

Ik kwam op het idee toen ik een keer aan het neuzen was bij de Action. Daar lag een opbergbox van twee euro en in gedachten had ik daar al een spuitcabine van gemaakt.

Bij thuiskomst ben ik meteen aan het knutselen gegaan.
In een rommella vond ik twee computerventilatoren van 12 volt. Elke ventilator kun je apart aansluiten op een trafo van twaalf volt. Eén trafo voor de beide ventilatoren kan ook, maar twee trafo's apart geven een veel betere afzuiging.

Eerst heb ik een malletje gemaakt van de ventilator(en) dat ik gebruik bij het uitzagen. Denk wel aan ruimte voor de bevestingsgaten waar je de ventilatoren op vast moet schroeven. Deze moeten uitgespaard worden en op de achterzijde afgetekend.
Daarna heb ik de gaten uitgesneden met een hobbymes, waarna ik ze kon bevestigen met boutjes en moertjes. De ventilatoren heb ik bij mijn cabine in serie geschakeld door de draden aan elkaar te monteren met een kroonsteentje en te verbinden met de trafo. Als je niet de mogelijkheid hebt om je spuitcabine met een pijp op de buitenmuur aan te sluiten kun je aan de binnenzijde van de box, boven en onder de uitsparing van de ventilatoren, dubbelzijdig tape aanbrengen om daarop een afzuigfilter bevestigen. Dit kan een vlieselinefilter maar ook een koolstoffilter zijn.

Zo'n filter is noodzakelijk om niet het hele interieur te voorzien van alle kleuren die je in het verleden hebt gespoten. Ik raad je wel aan om minimaal een mondkapje te gebruiken tijdens het spuiten., maar nog beter is om een goed gasmasker te kopen om je longen te beschermen. Zeker bij aggressievere lakken. Nou, stekker in het stopcontact en spuiten maar. Je zult zien dat het resultaat van je spuitwerk een stuk minder stoffig zal zijn.



Aan de binnenzijde is heel duidelijk de dubbelzijdige tape te zien waarop de vlieselinefilter of koolstoffilter geplakt is. Simpel maar doeltreffend.



De zijkant van de box. Bovenop is de trafo gemonteerd.



Aan de achterkant zie je de computerventilatoren zitten.

Materiaallijst:

Box (Action)	ca. € 2,00
Afzuigfilter (Action)	ca. € 1,50
Dubbelzijdige tape (Action)	ca. € 1,50
twee rol foam Computerventilator (Conrad)	€ 10,00
Stekkertrafo (Conrad)	€ 16,00
Kroonsteentje	€ 0,20
Diverse boutjes en moertjes	
Totaal	**€ 31,20**

Beste IPMS-leden.
Doe net als Jaap, help je mede-modelbouwers en stuur op die tips!

Stuur je tips naar tips@ipms.nl

Revell 1/72 Bell AB 212/UH-1N

Doosnummer 04654 • Spuitgiet • 132 onderdelen • € 14,99

Het toestel

De Bell 212 werd in opdracht van Canada ontworpen. Hiervoor werd de verlengde romp van de Bell 205 als basis genomen. Het resultaat was het ontwerp CUH-1N Twin Huey, zoals de naam al zegt, met twee motoren.

Op verzoek van de Canadese strijdkrachten werden enkele aanpassingen uitgevoerd. Dit leidde tot het ontwerp CH-135 Twin Huey. Dit ontwerp werd in 1968 door Canada goedgekeurd, waarna er vijftig toestellen werden besteld.

Vanaf 1971 werden er vervolgopdrachten geplaatst. Uiteindelijk plaatste ook de Verenigde Staten orders. Door Agusta in Italië werd het toestel in licentie gebouwd.

In de loop van de tijd werden er diverse aanpassingen aangebracht, wat in een veelzijdige inzetbaarheid van het oorspronkelijke model resulteerde. De inzet varieerde van transport-, aanvals-, onderzeebootbestrijdings-, VIP-, troepentransport- tot SAR-helicopter. Verder heeft het toestel ook in civiele uitvoering in vele landen gevlogen en doet dat nog steeds.



Technische gegevens

Lengte: 12,69 m
Diameter rotor: 14,60 m
Staartrotor: 2,60 m
Hoogte: 4,40 m
Maximum snelheid: 220 km/u
Kruissnelheid: 207,3 km/u
Maximum hoogte: 5.273 m
Leeggewicht: 2.721,50 kg
Maximum gewicht 4.762,70 kg
Bewapening:
70 mm rocket pods;
GAU-16 0,50-inch caliber machinegeweer;
GAU-17 7,62 mm minigun;
M240 7,62 mm lichtgewicht machinegeweer

Het model

Het door Revell uitgebrachte model bestaat uit drie gietrekken, waarvan één doorzichtig. De doos bevat 132 onderdelen, waarvan er een dertigtal niet wordt gebruikt. De bouwbeschrijving is duidelijk, zoals we van Revell gewend zijn.
Uit de doos kunnen twee versies worden gebouwd. Een gecamoufleerde versie, 69-16670, USAF, 90th Missile Wing, F.E. Warren AFB, Wyoming uit 2005 en een toestel van het Duitse Ministerie van Binnenlandse Zaken, c/n 30879, D-HBZS, "Stamm-Cristoph 12", uit 2007.

Voor de prijs krijg je een goed gevulde doos. De paneellijnen zijn netjes ingegraveerd. Met enig passen en meten bij de montage van de motorbehuizing kan er een heel fraai model van gemaakt worden.





De afmetingen kloppen binnen mijn eisen voor een model.

Belangrijker is dat het model een goede gelijkenis heeft en ook de juiste zit heeft. Voor de helikopterbouwers onder ons zeker een aanrader. Met alle uitgebrachte Hueys kan men een vrij complete lijn van deze helicopterfamilie op de plank zetten.

Op de site is een uitgebreid bouwverslag te vinden. Een aanrader.

Gerard Voortman

Revell 1/144 F-15E Strike Eagle

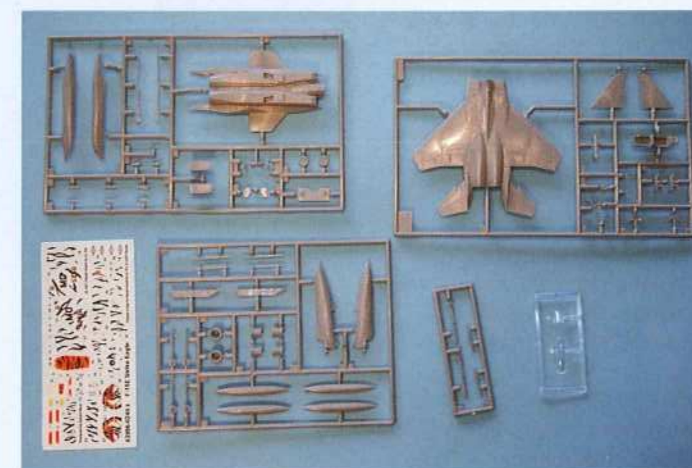
Doosnummer 03996 • Spuitgiet • 62 onderdelen • € 6,99

Aan het einde van de jaren '60 had de Amerikaanse luchtmacht behoefte aan een nieuw toestel voor luchtgevechten. De inzet was hoog: spionage in de Sovjetunie wees erop dat de Russen een formidabel vliegtuig ontwikkelden (de MiG-25).
De Amerikanen deden wat aannames over de MiG en besloten om de F-15 nog beter te maken. Achteraf bleek de MiG-25 helemaal niet zo fantastisch te zijn, maar toen vloog de F-15 al lang.

Bij het ontwikkelen werd dan ook besloten om een pure onderscheppingsjager te bouwen, onder het motto 'not a pound for air-to-ground' ("we bouwen nog geen kilo aan apparatuur voor grondaanvallen in" - dat bekt toch minder dan de Engelse versie).

De F-15 kwam in 1972 in dienst en voldeed goed. Zo goed zelfs dat, toen in de jaren '80 de behoefte ontstond aan een vervanger voor de F-111 (een toestel voor grondaanvallen op hoge snelheid en grote afstand), de F-15 gekozen werd als basis.

De F-15E lijkt nog steeds op de F-15B/D tweezitters, maar intern is er veel veranderd. De interne structuur werd versterkt om een bommenlast van 10 ton mogelijk te maken (evenveel als de Avro Vulcan). De tweede zitplaats werd ingericht voor de Weapon Systems Officer (WSO). Een nieuwe radar maakt het mogelijk dat de WSO naar gronddoelen kijkt terwijl de piloot zicht houdt op luchtdoelen. Er is ook plaats voor een optisch doelzoeksysteem als de LANTIRN.



Het grootste zichtbare verschil zijn de twee conforme tanks die tegen de zijkanten van de romp worden geplaatst. Aan elke tank zitten zes ophangpunten voor bommen.

De kit

Revell heeft voor de F-15E een geheel nieuwe mal gemaakt. Meteen valt de fijne detaillering op: het hele toestel is overdekt met ingegraveerde details en bijvoorbeeld de onderstelpoten zijn minuscuul dunne stokjes.

Ik heb de oude F-15A van Revell er eens naast gezet en dan blijkt hoe groot het verschil is. Waar de kit uit 1988 duidelijk concessies doet (geen cockpit of wielbakken en details die in verhouding te groot zijn), is bij de nieuwe kit veel natuurgetrouwer gewerkt. Sterker nog: wie foto's ziet en niet weet dat het een 1/144 model is, zou denken dat het om een 1/72 model gaat.



Het model heeft de goede maten: de lengte en breedte zitten binnen 1 mm van de specificaties die ik op internet vond. Belangrijker: het model ziet eruit als een F-15E.

Dan het bouwen

De assemblage gaat lekker: de onderdelen passen goed, er is bijna nergens plamuur nodig. De enige uitzondering is de onderkant van de vleugel, daar ontstaat een naad die wat te groot is.

In de bouwaanwijzing staan een paar foutjes: de luchtinlaten zijn in de handleiding omgedraaid: nummer 13 moet links en 14 moet rechts gemonteerd worden. Revell heeft de inlaten voorzien van nokjes zodat ze maar op één manier passen.

De verticale staartvlakken moet je ook omwisselen en ook daar zorgen de nokjes dat ze alleen op de juiste manier passen.

Bij het schilderen zijn de kleuren J en K onjuist: de beplating rond de motoren moet niet loofgroen, maar metaalkleurig worden; ik heb daar Revell 91 voor gebruikt. De hoofdkleur van het toestel is niet karmijnrood, maar donkergrijs (kleur O).

Aan de inlaten heb ik wat extra werk gedaan. Het model is voorzien van een plaat met de voorkant van de motoren, dus dat ziet er goed uit. De rest van het inlaatkanaal mist, dus als je naar binnen kijkt zie je bijvoorbeeld de binnenkant van de vleugel zitten. Maar dan sta je er al met de neus bovenop, dus in de praktijk valt het niet op. Omdat ik het leuk vond om hier wat mee te knutselen, heb ik de inlaatkanalen voorzien van een dak en zijwanden, gemaakt van dunne plasticplaat.

De inlaten zelf hebben wel wat werk nodig: dit zijn de enige onderdelen waar de uitdrukpennen zichtbaar zijn. Je kunt deze wegplamuren, of met wat plasticplaat de verstelbare geleideplaten inbouwen.

Uitvoeringen en opties

De kit bevat aanwijzingen en decals voor één toestel van de USAF met Tiger Meet decals.
Nu ben ik geen liefhebber van







tijgerstrepen, dus heb ik ze niet gebruikt. De tijgerstrepen lopen onder andere door de staartnummers heen, het is niet mogelijk om een uitvoering zonder tijgerstrepen te bouwen. Er zitten veel transparante vlakken in de decals, dus is het uitkijken om geen silvering te krijgen.

In de kit zitten de twaalf pylonen die onder de conforme tanks moeten, maar niet de bijbehorende wapens. Dat vind ik wel jammer. Er zijn wel luchtdoelraketten en brandstoftanks meegeleverd, waarmee je de vleugelpylonen kunt volhangen. Wat ik ook mis, zijn de LANTIRN pods.

Als je wat anders zou willen bouwen zijn er voldoende mogelijkheden, mits je ergens decals kunt vinden. Van de F-15E zijn een aantal afgeleide versies voor de export gemaakt, onder andere voor Israël, Saudi-Arabië, Singapore en Zuid-Korea.

Ook zou je de F-15B/D kunnen bouwen. Naast wat kleine details (het uitzoeken laat ik aan de liefhebbers) moet je dan de zijkanten van de romp voorzien van nieuwe paneellijnen.

De F-15A/C wordt wat moeilijker, omdat je de vorm van het cockpitdak moet aanpassen: de lengte blijft gelijk, maar bij de E is de achterste helft van het dak wat hoger dan bij de A/C.

Er is een resin-set van Zactomodels met gedetailleerde stoelen en uitlaten, een pylon voor de centerline en een AN/ALQ-131 ECM pod voor de F-15DJ. Pit-road heeft een wapenset met bommen en een LITENING II doelsysteem.



Op www.f-15e.info is veel informatie te vinden.

Conclusie

Al met al is dit een mooie toevoeging aan de collectie 1/144 modellen van Revell. Als je het toestel recht uit de doos bouwt krijg je al een goed resultaat, voor de liefhebber is er nog wat aan te knutselen. De doos bevat weinig opties voor bewapening en decals. Toch is de prijs laag voor wat er geboden wordt.

Met dank aan Revell voor het recensie-exemplaar.

Harro de Jong

Revell 1/72 torpedo boat PT 167

Doosnummer 00026 • Spuitgiet • 82 onderdelen • € 15,99

Het gaat hier niet om een nieuwe kit, maar een gelimiteerde heruitgave van de PT 117 in de Classics-serie. Dit is een torpedoboot van het type Elco 80, vooral bekend door de PT 109 die onder bevel stond van de latere Amerikaanse president J.F. Kennedy. Dit type is in allerlei uitvoeringen tot het einde van de oorlog gebouwd, waarbij allerlei type bewaping te velde werd toegevoegd. WEM heeft hier zelfs allerlei speciale sets voor.

Het aantrekkelijke van deze heruitgave zit in het aparte zwart-witte 'Zebra schema'. De schaalnauwkeurigheid is goed, maar de detaillering voldoet





niet in alle opzichten aan de huidige normen. De handrailing bijvoorbeeld is meegegoten met het dek. Verder zie je duidelijk sporen van slijtage van de gietmallen op het dek en zit er een gietflensje op de onderdelen.

De bouwbeschrijving volgt het bekende Revell formaat. Aan het einde zijn een aantal foto's van een gebouwde PT 167 toegevoegd om het schilderen waarschijnlijk makkelijker te maken. De schilderinstructies zijn duidelijk, met alles in Revell-nummers.

Om het 'Zebra schema' te maken kan je het beste de boot eerst wit schilderen en na een heleboel stripjes afplakken kun je dan het zwart schilderen. Decals zijn er voor zowel de PT 109 en de PT 167, maar helaas zijn er geen decals voor de 'Zebra camouflage' bijgevoegd. Volgens mij had Revell dat beter wel kunnen doen want het afplakken en schilderen is een heidense klus.

De bouw gaat eigenlijk vanzelf, de meeste onderdelen passen nog prima ondanks de leeftijd van de mallen. De kit heeft wel wat problemen met de passing van romp en dek. Maak je gebruik van de foto-ets van WEM, loop dan de beschrijving daarvan eerst goed door. Een paar tips: verwijder na het lijmen van romp en dek de meegegoten handrail en vervang deze door dun Plastrukt draad en plastic. Vervang de schroefassen door echt rondmessing van gelijke diameter. Monteer de schroeven pas op het einde van de bouw. En zet het rubbervlot (onderdeel 16) vast met een stukje touw. Maak ook de ramen in de brug opbouw open.

Let op: wil je de PT 109 bouwen zoals deze gezonken is dan moet je van bijvoorbeeld WEM (PE 7216) een 37 mm US Army Anti Tank Gun toevoegen. Deze was vlak voor de aanvaring gemonteerd!

Conclusie

Waarom Revell deze doos in de serie heeft opgenomen is mij niet helemaal duidelijk. Als PT 117 heeft deze tot voor kort in de catalogus gestaan. Met



alle prachtige decals die bij sommige vliegtuigen worden meegeleverd was hier een leuke decalset misschien wel te verwachten, maar helaas is daar niet voor gekozen. Wel positief is dat het plastic wit-grijs is, iets wat bij de oude kit groen was. Hiermee is het wel een stuk makkelijker geworden om andere PT boten te maken dan in de groene Pacific kleuren. Maar het aantrekkelijke 'Zebra schema' op de doos blijft alleen weggelegd voor geoefende modelbouwers die met heel veel geduld en tape alle streepjes gaan afplakken.

Documentatie

Squadron/Signal publications 4007, PT Boats in action

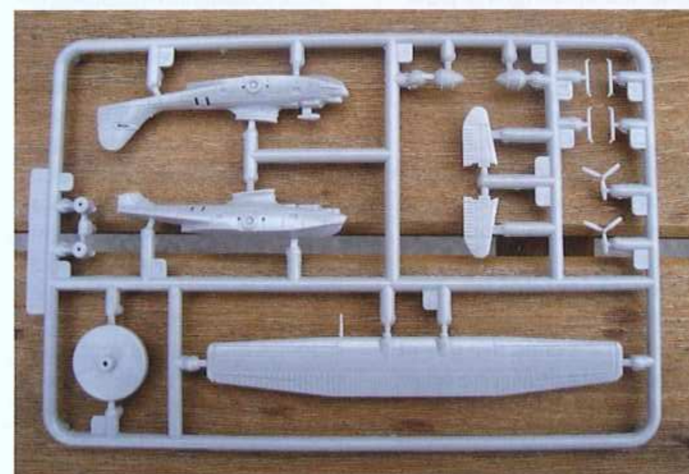
Met dank aan Revell voor het beschikbaar stellen van een recensie exemplaar.

Michiel Woort

Aoshima 1/350 torpedo boat PT 132

Doosnummer 050194 • Spuitgiet • 156 onderdelen • circa € 30,-

Naast de eerder verschenen S-boten, is er nu ook een nieuw model in deze schaal van een PT-boat in gewoon spuitgietplastic. De inhoud van het doosje bevat als bonus ook



een Catalina vliegboot in 1/350. De schaalnauwkeurigheid is goed. Verder moet ik nog opmerken dat je alles twee keer krijgt, dus twee PT-Boats en twee keer een Catalina.

De PT-boat moet worden gemaakt uit meerdere onderdelen verdeeld over twee frames. De belangrijkste splitsing is romp, dek en onderwaterschip. Daarnaast wordt de brug als vier losse delen geleverd die je tegen de aanwezige uitbouw moet monteren. Naar mijn idee was een complete losse brug dan gemakkelijker geweest. Veel losse onderdelen zijn voor de bewapening en een aantal zijn niet nodig: andere varianten van de kit zijn dus te verwachten.

Er worden decals bijgeleverd voor de PT 130 tot en met PT 134, dus keuze genoeg.

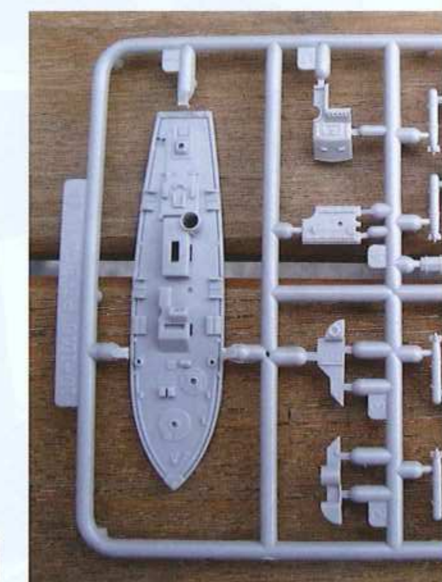
Merkwaardig genoeg is het kleurenschema van de PT 132 in de beschrijving twee kleuren grijs, terwijl hij op de deksel staat met een camouflagepatroon.





De Catalina is echt een heel leuk item van deze doos, er wordt zelfs een stuk rond metaal bijgeleverd waarop je hem kan monteren. Je krijgt twee rompelften, bovenvleugel, vleugelsteunen, staartvleugels (stabilo), motoren, props en de blisterramen voor de zijkant. Verder zijn er wel decals bijgesloten, maar helaas geen registratienummers. Het kleurenschema voor de Catalina is Navy Blue-Light Gull Grey.

Al met al een heel leuk doosje, jammer dat de prijs zo hoog ligt. Als ze een enkel setje in de doos



hadden gedaan had deze misschien iets lager kunnen zijn. Helaas wordt er geen foto-ets bijgesloten, wat het geheel nog leuker (maar ook weer duurder) had gemaakt.

Michiel Woort

Westland Lynx
in Nederlandse dienst

Door Wilko Jonker

Op 12 september j.l. is de Westland Lynx door het Defensie Helikopter Commando uit dienst genomen. Het is hoog tijd om eens uitgebreid aandacht te schenken aan deze capabele maritieme helikopter die zo'n 35 jaar in Nederlandse dienst is geweest.



Foto: Frank Mink

Ontwikkeling

In de jaren zestig werd naar aanleiding van helikopterspecificaties van het Britse en Franse leger door Westland en Aerospatiale gezamenlijk de ontwikkeling van een helikopter in drie varianten (in een lichte, middelzware en een zware uitvoering) in gang gezet.

Westland ontwikkelde de middelzware variant, de WG.13, de voorloper van de Westland Lynx, terwijl Aerospatiale een zware en een lichte variant ontwikkelde, de Puma en de Gazelle. Op 21 maart 1971


Foto: Wilko Jonker

maakte het prototype van de WG.13 zijn eerste vlucht. Het was een conventioneel ontwerp met een staartrotor en een vierbladige hoofdrotor en als krachtbron twee Rolls-Royce GEM turbines.

De eerste afleveringen vonden plaats in 1977; het project had vertraging opgelopen door problemen die Rolls-Royce ondervond met de motoren. De eerste Lynx, een legervariant, werd aangeduid als Lynx AH 1. De AH 1 had een ski-onderstel, en had naast de twee toegangsdeuren tot de cockpit twee vrij grote schuifdeuren aan beide zijden van de romp en twee Rolls-Royce GEM 2 turbines van 670 kW. Naast de tweekoppige bemanning konden nog tien tot twaalf man meegenomen worden. Als lading konden drie brancards (met hospik) worden meegenomen of een 900 kg intern of 1360 kg aan de sling. Verder was het mogelijk om aan weerszijden een 7.63 mitrailleur in de beide deuropeningen te plaatsen. In totaal werden 113 machines afgeleverd aan het Britse leger en aan de Mariniers. De Lynx werd ervaren als erg prettig te vliegen en het toestel bleek ook erg wendbaar, niet in de laatste plaats dankzij de nieuw ontworpen rotorkop.

Marine-variant HAS Mk. 2

Parallel aan de ontwikkeling van de Army-uitvoering liep de ontwikkeling van de Marine versie, de HAS Mk. 2, bedoeld als opvolger van de kleinere Wasp. De eerste vlucht van deze uitvoering vond plaats in februari 1976.


Foto: Jorg Langerhorst

Deze variant had dezelfde motoren als de AH 1. Verder kon de staart gevouwen worden en was het toestel voorzien van een wielonderstel, een Harpoon systeem om zich zelf aan een grid in het helikopterdek vast te zetten, opblaasbare drijvers aan de beide hoofdwielbakken en een Ferranti Seaspray radar in de neus. Verder kon het type torpedo's, dieptebommen en dergelijk meevoeren. Voor de onderzeebootbestrijding kon een gesleepte MAD meegenomen worden. De Britse marine bestelde 60 toestellen.

Hieronder een overzicht van exportvarianten:

- Westland Lynx Mark 2 (FN) voor de (Franse) Aeronavale.
- Westland Lynx Mk. 21: negen stuks voor Brazilië;
- Westland Lynx Mk. 23: twee stuks voor Argentinië;
- Westland Lynx Mk. 25: De Marine Luchtvaart Dienst (MLD) schafte zes machines van het type Mk. 25 aan. Deze waren bestemd voor SAR, training en utility doeleinden. Ze werden bij de MLD aangeduid als UH-14A en werden afgeleverd tussen 1976 en 1978. Dat maakte de MLD tot de eerste klant die de Lynx afgeleverd kreeg.
- Westland Lynx Mk.27: De MLD schafte later ook nog tien Lynx Mk. 27's, aangeduid als SH-14B, aan. Ze werden in de periode 1978 en 1979 afgeleverd. Deze toestellen waren voorzien van krachtiger RR GEM 4 Mk. 1010 motoren van 836 pk. Ze waren uitgerust met de Alcatel DUAV-4A dipping sonar en er konden twee Mk. 46 doelzoekende torpedo's worden meegenomen.
- Westland Lynx Mk. 66: zes stuks voor Noorwegen.

Lynx HAS Mk. 3

Al snel na de HAS.2 werd de HAS.3 geïntroduceerd. Deze was voorzien van krachtiger Rolls Royce GEM 42-1 Mark 204 motoren van 836 kW elk en ook werd de overbrenging aangepast aan de sterkere motor. Verder werden er twee extra nooddrijvers (emergeny floatation gear) toegevoegd, alsmede voorzieningen voor MAD-installatie en ten behoeve van de Orange Crop ESM met de benodigde antennes onder de staart. Exportvarianten van de HAS.3:

- Westland Lynx Mark 4 (FN): Frankrijk schafte veertien "Lynx Mark 4 (FN)" aan met de verbeterde motoren en overbrenging van de Lynx HAS.3 maar met de zelfde avionica als de oudere machine van de Aeronavale.
- Westland Lynx Mk. 80: voor Argentinië, maar nooit afgeleverd.
- Westland Lynx Mk. 81: begin jaren tachtig werd door de Nederlandse MLD nog een achttal Lynx Mark 81's, aangeduid als SH-14C aangeschaft. Deze toestellen waren uitgerust met RR GEM 41 motoren en verbeterde overbrenging. Verder was een gesleepte AN/ASQ-81 MAD aangebracht.
- Westland Lynx Mk. 88: de Duitse marine schafte begin jaren 80 negentien Lynx mark 88's aan die vrijwel gelijk aan de HAS.3 waren.
- Westland Lynx Mk. 89: Nigeria schafte drie Lynx Mark 89 aan.

Na de HAS Mk. 2 en de HAS Mk. 3 volgden nog vele varianten, waar we verder geen aandacht aan zullen besteden.

Inmiddels is de Lynx doorontwikkeld tot een geheel nieuw toestel: de Agusta Westland AW159 Wildcat. Deze is te zien in de nieuwste James Bond film Skyfall.



Illustratie: Wilko Jonker



Foto: Luuk Boerman

Lynx in Nederlandse dienst

In 1977 kwam de eerste van zes toestellen van het type Westland UH-14A Lynx in Nederlandse dienst als vervanger van de AB-204 en werd ingedeeld bij VSQ 7 op De Kooy. Het was uitgerust met radar, kon ook torpedo's meevoeren en had als voornaamste taak opleiding, transport en Opsporings en Reddingsdienst (OSRD) opdrachten.

De eerste toestellen werden aanvankelijk ingedeeld bij het in september 1976 opgerichte Britse 700 evaluatiesquadron op Yeovilton, waar tot mei 1977 twee MLD-machines waren ingedeeld en negenendertig MLD'ers werden opgeleid.

In 1979 kwam de eerste onderzeebootbestrijder Westland Lynx Mk.27, MLD-aanduiding SH-14B. Deze zwaardere uitvoering was voorzien van een actieve Alcatel DUAV-4A dipping sonar installatie.

De SH-14B, waarvan er tien werden besteld en ingedeeld bij VSQ 860, werd bestemd als boordhelikopter voor de nieuwe S-fregatten en volgde de Westland UH-12 Wasp boordhelikopters op. De sonar was in de romp aangebracht (in hoverpositie werd de bol in het water gelaten met een lange kabel). Een groot verschil was verder de zwaardere motor en de zwaarder uitgevoerd transmissie. Ook was het onderstel zwaarder uitgevoerd.

Later kwamen nog acht stuks Mk.81, MLD-aanduiding SH-14C, uitgerust met een Texas Instruments AN/ASQ-81(V)2 MAD systeem, in dienst. Deze hadden weer andere motoren dan de beide voorgaande versies. De MAD-installatie werd aan de rechtersponson bevestigd.

De Lynx bleek toch een te beperkt vliegbereik te hebben en omdat het systeem in de praktijk niet bleek te voldoen, werd medio jaren tachtig de MAD installatie verwijderd en kregen vijf toestellen voorzieningen voor een sonar-installatie.

Alle drie de typen konden worden uitgerust met een hoist, bij de UH-14A zat deze aan de achterzijde van de deuropening, bij de beide andere typen aan de voorzijde. Alle toestellen hadden een tweetal emergency floatation gears die aan de beide sponsons waren bevestigd.


Foto: Wilko Jonker

Door de starre constructie van de rotorkop ontstonden trillingen, die aan de rest van het toestel werden doorgegeven, waardoor dit voor de elektronische apparatuur nogal eens problemen opleverde, later werd dit verholpen.

Een ander probleem was van logistieke en onderhoudstechnische aard en was een direct gevolg van verschillende gebruikte uitvoeringen.

Ook ontstonden grote verschillen in vlieguren per type. De UH-14A, met een transport- en opleidingstaak maakte erg veel uren.



Illustratie: Wilko Jonker

Detacheringen

In 2000 werden twee toestellen, de 278 en 264, voorbereid ten behoeve van de VN-missie naar Eritrea. Ze kregen een lichte pantsering en UN-kenmerken. Ze waren tussen november 2000 en Juni 2001 in Eritrea.

Tussen november 2003 en april 2004 werden nogmaals twee toestellen uitgezonden, ditmaal gingen de 277 en 276, en later ook de 270 als vervanger naar Liberia. Ze kregen een UN-serienummer toegewezen, de 277 was 151 en 276 de 152. Op de staart was de VN-vlag aangebracht, het UN-serienummer met de tekst UNITED NATIONS op een wit vlak op de staart boom en verder, vlak voor de rozet, de tekst UN op een groot vierkant wit vlak.

Modificaties

In de 35 jaar dat de Westland Lynx in Nederlandse dienst is zijn er verschillende modificaties uitgevoerd. De SH-14B/C's hadden aanvankelijk een kleinere VHF/UHF bladantenne onder de staart, later waren ze uitgerust met de grotere en bredere bladantenne zoals de UH-14A ook al had.

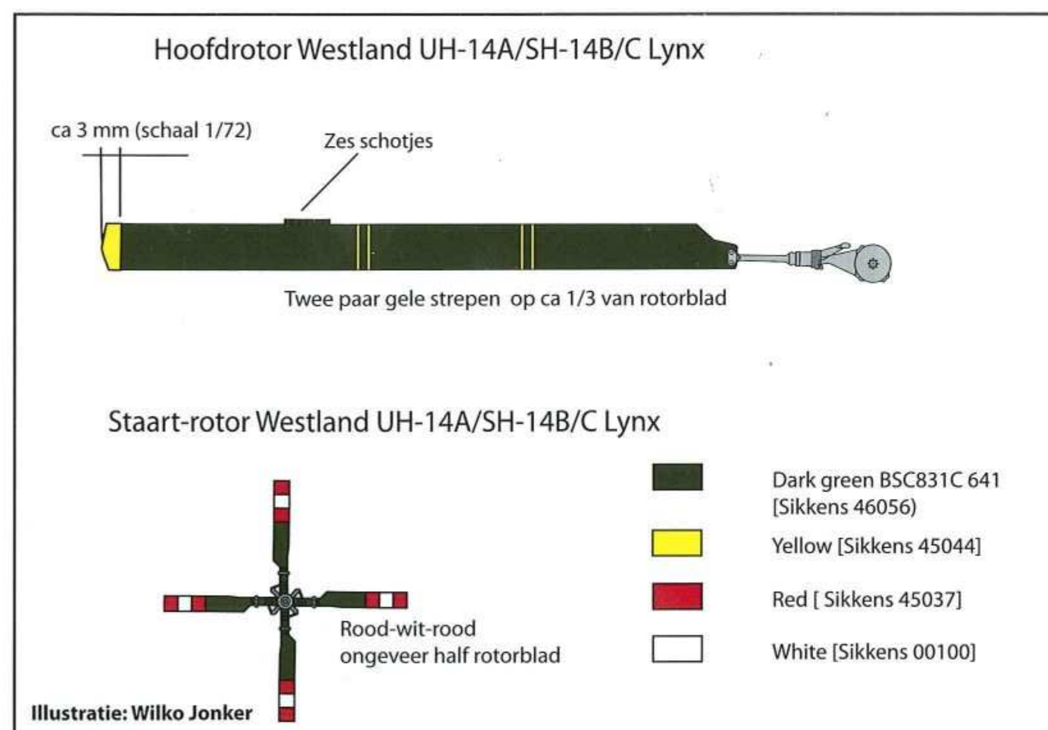
Phalanx

In de zomer van 1990 brak de (eerste) Golf-oorlog uit. Nederland zond ter ondersteuning een aantal marineschepen met Lynx helikopters.

De fregatten Hr.Ms. *Pieter Floris*, met twee Lynx helikopters, de 268 en 283 aan boord en de Hr.Ms. *Witte de With*, een luchtverdedigingfregat zonder helikopter. Het gebruik van de hoist bleek tijdrovend en lastig. Na enige tijd werd dan ook het door de Engelsen gebruikte fast-rope systeem getest en later in gebruik genomen.

Op basis van de ervaringen werden twee andere toestellen, de 274 en 280 aangepast en geschikt gemaakt voor Anti Surface Warfare. Zo werd een GPS aangebracht, herkenbaar aan de witte antennedop halverwege de staart; een FLIR onder de linker deuropening en een AN/APR-39 RWR (Radar Warning Receiver), een antenne op de neus en in het witte gedeelte van de romprozet.

Verder werd een opstelling met een MAG 7.62 mm mitrailleur in de rechter-deuropening aangebracht. Voor landing van mariniers werd een Fast rope gemonteerd. Later werd ook nog een Ferranti AWAR-3 op de machines aangebracht. Andere toestellen kregen daarnaast ook nog een Chaff- en Flare dispenser onder de staart gemonteerd; onder andere de SH-14B 268.



Illustratie: Wilko Jonker

STAMOL (Standaardisatie en Modernisering Lynx)

De eerder genoemde logistieke en onderhoudstechnische problemen leidden tot het zogenaamde STAMOL-project, uitgevoerd tussen 1991 tot 1993. De eerste stap was de standaardisatie van de motoren. Er werden Rolls-Royce GEM 42 turbines ingebouwd. Zestien toestellen werden uitgerust met de Alcatel Dipping Sonar, de overige zes toestellen kregen slechts de voorzieningen ingebouwd. Verder werd een UHF radio-installatie aangebracht, RWR, FLIR Systems Inc 2000HP FLIR, Trimble Type 2200 GPS en een nieuwe radar-hoogtemeter. Tevens werd de staartsteun verwijderd.


Foto: Wilko Jonker

Verder werden geen wijzigingen aangebracht zoals bijvoorbeeld bij de modernisering van de Engelse Lynx naar de HMA.8 versie, de MLD-toestellen hielden bijvoorbeeld de originele staartrotor.

De Lynx van de MLD werd vanaf 1994 voorzien van kunststof hoofdrotorbladen, de zogenaamde "CMRB" = Composite Main Rotor Blades, omdat Westland stopte met de productie van de originele, metalen bladen en alleen nog de kunststof bladen leverde. Deze bladen zijn van het, "BERP" ontwerp (BERP= British Experimental Rotor Programme), onder meer herkenbaar aan het verbrede, enigszins gebogen uiteinde.

Bij toepassing van deze bladen werd door Westland voorgeschreven om het horizontaal staartvlak te modificeren. Er werd circa 45 cm afgehaald en de achterrand werd voorzien van een opstaande rand, "Gurney-flap", van circa 2 cm hoog. Zie de foto voor details.

MidLife Modernisation

Enkele jaren geleden bereikte één van de toestellen zijn technisch berekende levensduur van 7000 vlieguren.

Het toestel, de 270, werd buiten dienst gesteld en ging naar


Foto: Wilko Jonker

Westland voor inspectie. De constructie bleek nog in goede staat te zijn en het toestel onderging groot onderhoud zodat het nog 1000 uur mee kon. Later hebben nog een zestal Lynxen en mogelijk meer kisten een dergelijk MLM ondergaan, vooral omdat de levering van de opvolger van de Lynx, de NH90 flink vertraging heeft opgelopen. De Lynx is uiteindelijk op 12 september 2012 officieel buiten dienst gesteld.

Zie pagina 30 voor een recensie van de nieuwe Revell Lynx in 1/32.

Revell 1/35

Henschel Type 33 D1

Door Robin Polderman

Tijdens de wederopbouw van het Duitse leger aan het einde van de jaren twintig, ontstond de behoefte aan een vloot vrachtwagens voor een breed gamma aan taken. Naast de fabrieken van Büssing en Krupp kreeg ook de Henschelfabriek in Kassel de opdracht tot het ontwikkelen van een drie-assig voertuig met een laadvermogen van drie ton en goede rijeigenschappen in het terrein.

Het voertuig van Henschel werd Type 33 B gedoopt en deed zijn intrede in het Duitse leger gedurende 1928. Slechts een jaar later kwam Henschel al met een verbeterde versie op de proppen, de Type 33 D. Deze had een langere motorkap vanwege de grotere en krachtigere dieselmotor van 100 pk.

Verdere modificaties leidden tot de introductie van de Type 33 D1, onder andere voorzien van andere aandrijfassen. Deze versie werd van 1934 tot en met 1943 geproduceerd en uit een



totaal van 15.500 Henschel Type 33 trucks die de fabriek verlieten, waren er 6300 van het Type 33 D1. Het voertuig deed dienst op zo'n beetje alle fronten in de Tweede Wereldoorlog en bleef tot het bittere einde in dienst.

Het model

Tot een aantal jaren geleden was er voor de liefhebbers van Duitse trucks uit WO2 op schaal 1/35 niet echt veel voorhanden, maar hier is spectaculair verandering in gekomen. Naast de Opel Blitz van Italeri die al veel langer op de markt is, brachten Dragon (Cyberhobby) en Tamiya vrij recent ook een Blitz uit. Daarnaast kwam IBG met een Einheitsdiesel, terwijl Zvezda de liefhebbers verblijdde met de Mercedes Benz L4500. De Bussing NAG truck werd recent door zowel IBG als AFV Club in de markt gezet.

Het Oekraïense merk ICM introduceerde de Krupp L3H163 en Henschel Type 33 D1 en deze laatste is door Revell opnieuw uitgebracht, nog geen jaar nadat het ICM model op de markt verscheen. Gouden tijden dus voor de softskin-liefhebbers!

In de typische Revell envelopdoos bevinden zich zes bruine gietrekken en één doorzichtige met de ramen en de glaasjes van de diverse lampen. Het doorzichtige gietraam is apart in plastic verpakt, waardoor de onderdelen gevrijwaard blijven van krassen. Een klein velletje decals en instructies in de bekende Revell stijl completeren het geheel. Het model is voorzien van inliggende paneellijnen en er zijn geen gietdeuken te vinden.

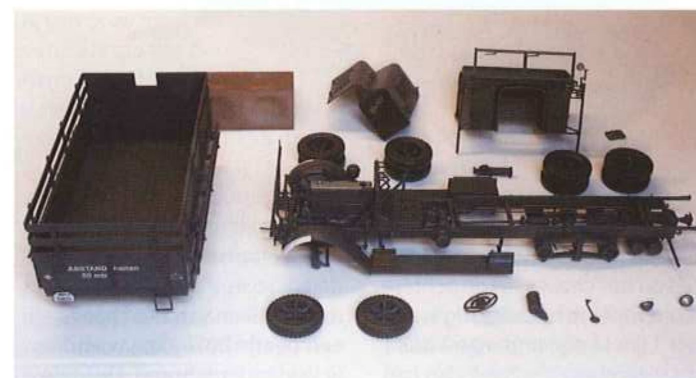


De bouw

De constructie van het model begint logischerwijs met het chassis, dat bestaat uit twee lange balken die verbonden moeten worden door een zevental dwarsbalken. Enige nauwkeurigheid is hier wel geboden: de chassisbalken horen recht te zijn, maar zijn dat niet wanneer ze uit het gietraam verwijderd worden. Het is dan ook zaak om de balken op een vlakke ondergrond te leggen wanneer je de dwarsbalken er één voor één tussen lijmt, zodat er een symmetrische constructie ontstaat.

Ik heb de instructies even omzeild en ben achteraan begonnen met het inplakken van de dwarsbalken. Zo ben ik langzaam naar voren gaan werken. Ook heb ik de startslinger,





een kentekenplaat en een aantal steunbalkjes in dit stadium niet op de dwarsbalken gelijmd, aangezien je anders het chassis niet vlak neer kunt leggen.

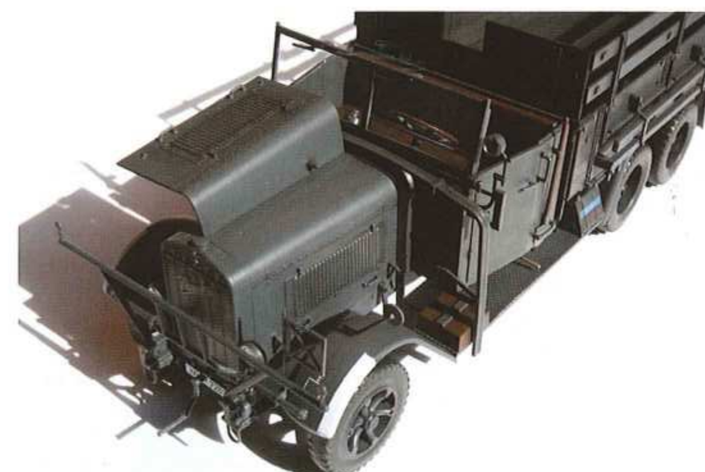
In stap 9 wil Revell dat je onderdeeltjes A7 en A65 (van de transmissie) op het chassis lijmt. Er zit echter vrij veel speling op deze onderdelen en lijm je ze niet goed dan krijg je later problemen met het installeren van de aandrijfassen en versnellingsbak. Beter is het om deze onderdelen pas vlak voor het aanbrengen van de transmissie te installeren.

Na het chassis is het de beurt aan de dieselmotor om in elkaar gezet te worden. De motor is vrij gedetailleerd en bestaat uit maar liefst 23 onderdelen.

Na de vooras gaan de instructies verder met de achterassen. Ook hier moet men het één en ander goed uitlijnen, omdat je anders scheve assen krijgt met als gevolg dat één of meerdere wielen de grond niet raakt. Revell wil ook dat je een aantal zeer dunne stangetjes op de achterasconstructie lijmt. Ik had al gemerkt dat het plastic waaruit deze bouwdoos gegoten is redelijk bros is en het losknippen uit de gietramen had al bij een enkel onderdeel tot beschadigingen geleid. Maar zelfs met een fijn zaagje kreeg ik het nog niet voor elkaar om een aantal van de stangetjes onbeschadigd van het gietraam te krijgen. Een tweetal stangetjes heb ik daarom ook niet op het model aangebracht, omdat ze gebroken waren.

Na het aanbrengen van de transmissie is het tijd voor de wielen. Deze zijn goed gedetailleerd, zowel band als velg, en ik heb ze van het model afgelaten tot na het spuitwerk.

Ook het interieur is voorzien van redelijk detail, met een aantal stickertjes voor het instrumenten paneel. Bij het opbouwen van de cabine heb je de keus om één van de motorkappen in de open positie te lijmen om de details van de motor goed te kunnen zien. Maar volgens mij heeft de motorkap in



het echt twee scharnierpunten waardoor deze zich als het ware opvouwt als men deze openklapt, en niet wagenwijd openstaat. Tevens is er geen enkele detaillering aangebracht aan de binnenkant van de motorkap, iets waaraan de fabrikant mijns inziens wel enige aandacht had kunnen besteden.



Na het in elkaar zetten van de laadbak wordt deze samengevoegd met cabine en chassis en na het aanbrengen van enkele details is de constructie van het model gereed. Ik heb de motorkap, cabine, laadbak en wielen pas na het schilderen op het chassis gelijmd, omdat je anders niet meer overal bij kunt.

Kleuropties

Het model biedt decals voor drie verschillende uitvoeringen: als grijze truck van Pi. Btl. 7 uit



Rosenheim, als "dunkel gelb" voertuig van het Afrika Korps en als Luftwaffevoertuig uit 1944 behorende tot een Flak Regiment, gespoten in het "dunkel gelb" voorzien van bruine en groene camouflagevlekken. Of men bij Revell zijn huiswerk goed gedaan heeft en de opties ook daadwerkelijk in het echt rondgereden hebben, weet ik eerlijk gezegd niet.

Ik heb gekozen voor de donkergrijze versie. Revell geeft in de instructies aan welke kleuren uit de Revell reeks gebruikt moeten te worden. Helaas was mijn potje Revell Panzergrau opgedroogd, waardoor ik mijn toevlucht heb genomen tot dezelfde kleur, maar dan van Tamiya. Na het aanbrengen van een glanzende laag, eveneens van Tamiya, heb ik de weinige decals aangebracht. Deze zijn prima in register en leken, na een beetje Microset en Microsol, opgeschilderd te zijn, precies zoals het hoort.

Na een zijdemat laagje verf van Vallejo heb ik een wash van AK Interactive aangebracht. Vervolgens werden de details verzien van een donkere pinwash. Na nog een laagje zijdemat werden de diverse componenten samengevoegd en daarme het project afgerond.

Conclusie

Revell geeft aan dit model de moeilijkheidsgraad 5 en dat is niet overdreven. Bij de constructie van het chassis en de achterassen moet je nauwkeurig werken. Lijm je een onderdeel ook maar een beetje scheef, dan kan dat consequenties hebben voor de passing van de onderdelen die later toegevoegd worden. Enkele onderdeeltjes zijn dermate dun, dat ze erg moeilijk vlakken op sommige onderdelen, zoals bijvoorbeeld de dwarsbalken van het chassis, een beetje bol lopen, waardoor je veel moet schuren. De in de onderdelen aangebrachte pasgaatjes bleken constant niet diep genoeg, waardoor ik ze allemaal met een 0,8 boortje diende na te lopen.





van de gietramen te verwijderen zijn zonder ze te beschadigen.

De detaillering van het model is over het algemeen goed, al vond ik het jammer dat de binnenkant van de motorkap niet voorzien is van enig detail. De passing van enkele onderdeeltjes zoals de dwarsbalken in het chassis liet wel wat te wensen over. Het lijkt of de te lijmen

Ondanks deze minimale puntjes van kritiek heb ik toch veel plezier beleefd aan de bouw en ik wil Revell dan ook bedanken voor het ter beschikking stellen van het recensie exemplaar. Mede door de vrij complexe constructie en de vele (kleine) onderdelen kan ik het model aanbevelen voor modelbouwers met de ervaring.

Door Fernand Veldkamp

Dag Junior Plakkers,

In één van de volgende MIP's verschijnt het verhaal van Karel. Zoals je weet heeft Karel de prijsvraag uit MIP 2 gewonnen en mocht hij als beloning een model uitzoeken, dat gaan bouwen en daar een mooi verhaal over schrijven. Inmiddels heb ik van Karel begrepen dat hij druk aan het bouwen is en jullie zullen zijn ervaringen in de jeugdrubriek kunnen lezen.

Terug naar nu. Tijdens de laatste redactievergadering kreeg ik van onze voorzitter een paar witte kartonnen doosjes in mijn handen gedrukt met de mededeling dat ik daar misschien wel iets mee kon. Omdat aan de buitenkant helemaal niet te zien was wat er in die doosjes zat, maakte ik die natuurlijk meteen open en tot mijn verbazing zaten er wel zes bouwdoosjes in. En omdat ik niet één maar wel drie van die witte doosjes kreeg, ben ik opeens 18 modellen rijker.

Nou lijkt het mij een leuk idee om met die 18 bouwdoosjes iets leuks te gaan doen. Maar wat, begon ik mijzelf af te vragen? Afijn, een uur later had het denken me nog niet veel verder geholpen, totdat ik me plotseling realiseerde dat de MIP juniorplakkers/lezers zelf de beste groep is om met ideeën te komen. Dus beste plakkertjes, lees met me mee en kom met je ideeën. Ik help je een beetje op weg. Je zou er een verzameling van kunnen maken. Bijvoorbeeld door een heel squadron of een flight te maken die op het vliegveld staat te wachten totdat het alarm klinkt en ze snel de lucht in moeten.

OK, waar gaat het om?

Elk doosje is een modelletje in schaal 1/144 van beroemde jachtvliegtuigen uit de 2e Wereldoorlog. Zoals de Spitfire, de Hurricane en de Messerschmitt Bf 109. Klassiekers die elkaar in de befaamde luchtslag om Engeland (Battle of Britain) het leven zuur maakten.

Schaal 1/144. Da's echt klein dus. Het modelletje bestaat uit 11 lichtgrijze onderdeeltjes en enkele van doorzichtig plastic. De cockpitkap is daar uiteraard van gemaakt, maar ook de standaard waar je het vliegtuig op kunt zetten als je het met ingeklapte wielen wilt maken. Overigens zit er meer papier in het doosjes dan onderdelen, maar dat komt omdat naast de bouwtekening er ook een waarschuwing in maar liefst 21 talen bij zit waarin staat dat je voorzichtig met al die kleine onderdelen moet zijn. Het doosje wordt compleet gemaakt met een decalvelletje en de al genoemde bouwbeschrijving waarin ook het schilderschema staat afgedrukt.



Wil je dus snel resultaat en heb je een leuk idee wat je met deze mini-modellen kunt doen, laat het me weten. Stuur je reactie naar redactie@ipms.nl Met de leukste ideeën gaan we dan iets doen en daar zullen we uiteraard in de jeugdrubriek weer aandacht aan besteden.



Euro Scale Modelling 2012 in foto's



Peter van Essen van Modelbouw Magazine kreeg de Business Award voor zijn jaren-lange inzet voor de modelbouw hobby.





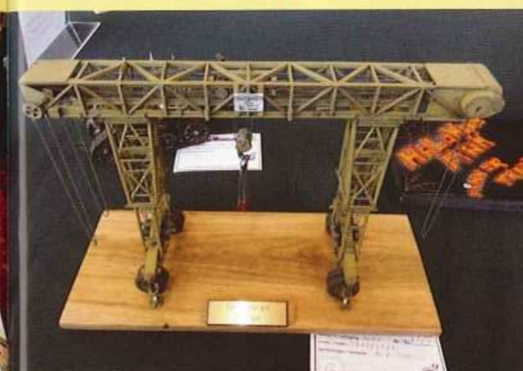








































Rob Hamann kreeg de Dutch Theme Award voor zijn Pander S.4 Postjager.























Regio Zuid-Holland won dit jaar de Best of Group Display Award voor hun 50 jaar Italeri stand.





Ron Kootje kreeg de Best of Show Award voor zijn bijzonder fraaie Caproni Ca.3

















Met dank aan Maarten Meuldijk, Hans Leppen, Richard Kist, Meindert de Vreeze en Blunder voor de foto's.



















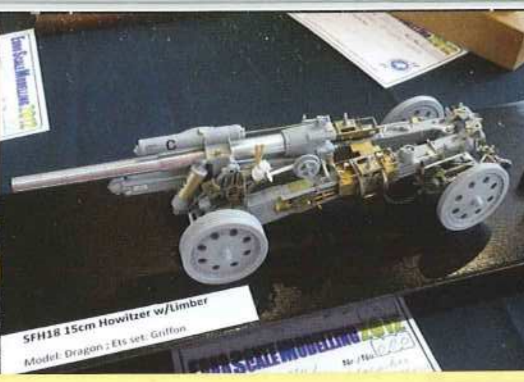

















Karel Brans kreeg de Luchtvaart Hobbyshop Award voor zijn Vought OS2U Kingfisher.










Hans van Oostendorp kreeg een prijs voor zijn fantasievolle uitvoering van de Revell Strikemaster.











Afscheid van het ESM-team dat jarenlang de ESM heeft georganiseerd.








Revell 1/32 Westland Sea Lynx Mk.88A

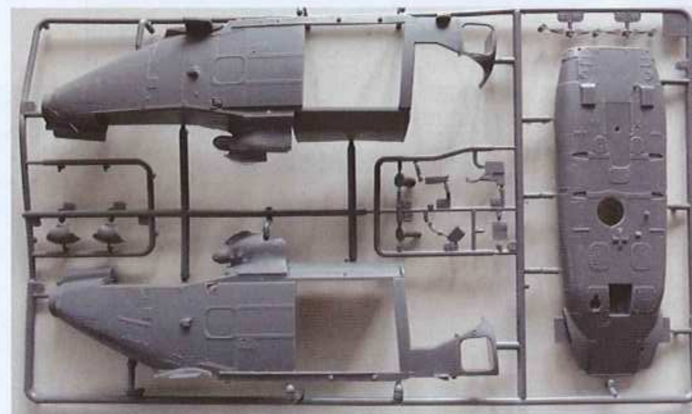
Doosnummer 04652 • Spuitgiet • 265 onderdelen • € 24,99

IPMS-Nederland heeft van Revell Duitsland een pre-run kit ontvangen van de nieuwe Westland Lynx helikopter op schaal 1/32. Wat is onze indruk van dit lang verwachte model?

Eerst enige informatie over de Lynx helikopter zelf. Westland uit Engeland ontwikkelde in samenwerking met het Franse Aerospatiale een helikopter die voor vele taken geschikt moest zijn, onder andere voor gebruik door landmacht én marine. De marineversie kreeg een wielonderstel en de landmachtversie een schaatsonderstel. Het prototype vloog in maart 1971. Er werden vele versies ontwikkeld en geëxporteerd.

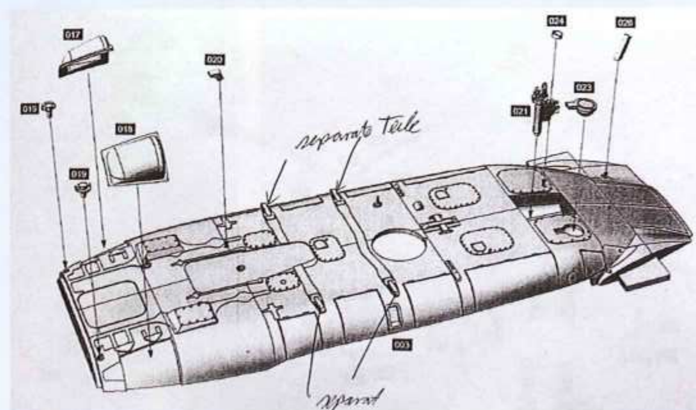
De Nederlandse Marine Luchtvaart Dienst (MLD, inmiddels opgenomen in het Defensie Helikopter Commando, DHC) bestelde als eerste klant de Lynx, in verschillende versies. De verschillende versies van de Lynx werden aangeduid met UH-14A, SH-14B, deze leek sterk op de Engelse HAS 2/3 versie, en de SH-14C, uitgerust met een MAD detector. De UH-14A-variant had als voornaamste taken transport, opleiding en reddingsvluchten (OSRD, OpSporings- en Reddings Dienst). De andere varianten behelsden de bestrijding van onderzeeboten en oppervlakteschepen.

De Lynx kan onder andere worden uitgerust met een hijsinstallatie ("hoist") en de heli is befaamd om de vele reddingsoperaties bij zeer slecht weer. Voor onderzeebootbestrijding was allerlei apparatuur beschikbaar. De SH-14B was uitgerust met een sonarinstallatie, de SH-14C met een MAD installatie, die het echter niet zo goed deed. Halverwege 1993 werden



alle toestellen omgebouwd naar de SH-14D standaard. In 1994 stopte Westland met de fabricage van metalen bladen, waardoor iedere gebruiker moest overstappen op de nieuwe kunststof BERP (British Experimental Rotor Programme) rotorbladen met de karakteristieke en bredere kromme rotortippen. Daarbij was ook een andere modificatie noodzakelijk, namelijk het inkorten van de horizontale stabilo en het op deze stabilo monteren van een opstaande rand aan de achterlijst, een zogeheten "Gurney-flap".

Verder werden nieuwe Rolls Royce GEM-42 motoren geïnstalleerd en systemen en elektronische apparatuur gemoderniseerd waardoor allerlei uitstulpinkjes, antennes en dergelijke op het toestel verschenen. De resterende SH-14D toestellen konden ook worden uitgerust



met een demontabele sonarinstallatie. Als deze aanwezig is, wordt de plaat over het ronde gat in de bodem gedemonteerd en de apparatuur op de vloer geplaatst. Als met de sonarinstallatie werd gevlogen, was er geen hijsinstallatie ("hoist") aanwezig.

De Lynx voldeed prima in Nederlandse dienst en was geliefd bij de piloten en bemanningen. Het type is op 12 september 2012 uit dienst gesteld en wordt vervangen door de NH-90.

Duitse versie

Het model, het eerste in de schaal 1/32, stelt een Mk.88A voor, die bij de Duitse Marine in dienst is. Deze Mk.88A is wel anders dan de Nederlandse Lynxen, waarover straks meer.

Door Revell is een pre-run model beschikbaar gesteld aan IPMS-Nederland, maar nog zonder bouwbeschrijving en geen decals. We moeten hier en daar dus wat aannames doen in deze pre-view.

De vormen en proporties van het model zijn in orde, Revell heeft natuurlijk een echte Duitse Marine-kist opgemeten. De detaillering met ongeveer 270 onderdelen is prima met zeer mooi helder glaswerk. De neus bestaat uit meerdere onderdelen en heeft een rondzoekradar onderop.

Het interieur van het model is indrukwekkend en door de losse schuifdeuren goed te zien. Er is een mooie cockpit en de instrumentenpanelen, met groot beeldscherm voor de Mk.88A,





hebben opliggende details. De stoelen zijn erg mooi met losse onderdelen met details voor de achterkant (de stoelriempjes zijn wel meegegoten maar kunnen natuurlijk worden afgeschuurd en zelf los aangebracht worden). De twee collective pitch-handles zijn in de kit verschillend, dit is correct voor de Duitse kist. Bij de MLD-Lynx zijn ze hetzelfde en overigens kunnen de linker stuurorganen ook gedemonteerd zijn.

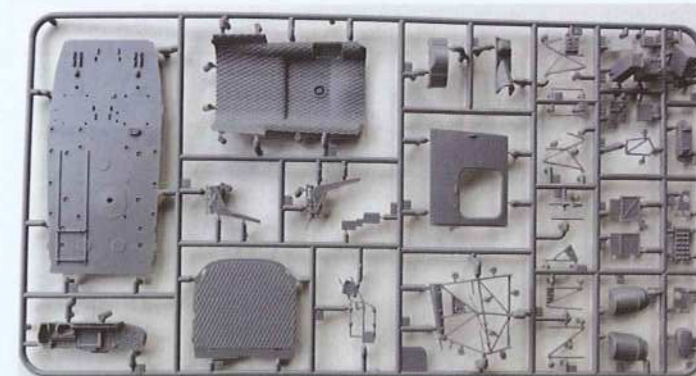
In de schuifdeuren van de kit lijken de raampjes wat aan de grote kant, de plek in de deur is echter goed. Er zit één bol raampje en één vlak raampje voor de deuren in de kit. De vloer zelf is netjes met veel detail. Ook de losse sonar operator console en de sonar installatie zelf zitten er allemaal bij. Indrukwekkend in detaillering.

Over de gehele buitenkant van het model zijn de oppervlaktedetails prima met opliggende versterkingen, ingegraveerde details en dergelijke. Ook de aparte romponderkant is goed gedetailleerd. Het gat van de sonar in de bodem kan open of dicht gemonteerd worden.

Wat we wel missen over het hele model zijn de opliggende klinknagels. Deze zijn bij een echte Lynx overal te vinden en goed te zien, vaak ook in dubbele rijen. Helaas zitten ze niet op dit pre-run model en dat moet eigenlijk wel op deze schaal (op de Airfix 1/48 Lynx zitten ze wel netjes). Wil je ze zelf aanbrengen, dan zijn er grote hoeveelheden klinknagelstrip decals van Archer, HGW of Micromark nodig. Ook zijn de vele roosters niet echt opengewerkt en dat zie je wel op deze schaal.

Alle latere versies hebben de kunststof BERP-hoofdrotorbladen en sommige varianten, zoals de Mk.88A, hebben een niet opvouwbaar staartuiteinde. Zo ook dit model. Heel subtiel is een kinkje op ongeveer driekwart in de achterrand van elk BERP-blad meegegoten. De staartrotor is van de latere uitvoering die de andere kant opdraait, met iets andere bladen en een grotere diameter (2,36 m). Verder kwam er een ingekort horizontaal stabilo. Dat verbeterde in de praktijk de bestuurbaarheid. Het stabilo van de kit lijkt de oorspronkelijke lengte te hebben. Voor de latere uitvoering met BERP bladen zoals de Mk.88A moet deze 14 mm worden ingekort aan het uiteinde. Netjes is het recht opstaande randje van de "Gurney flap".

De wielpootfairings hebben de latere ECM-apparatuur zoals op de Mk.88A met wat uitstulpingen voor de apparatuur. De hoofdwielen leken op het eerste



gezicht alleen uitgelijnd langs de langsas te kunnen worden gebouwd. Dit komt alleen voor als de helikopter op de grond wordt versleept. Bij de operationele configuratie worden de hoofdwielen 45 graden naar achter gedraaid. Daarmee kan de helikopter gemakkelijker draaien om de harpoon (waarmee hij zichzelf vast zet op het helidek van een schip). Dit blijkt inmiddels ook te zijn aangegeven in de handleiding, je moet hiervoor een paar nokjes wegsnijden. Op de motorkappen zitten de typische Mk.88A zijinlaatjes en fairings.

Bewapening bij het model bestaat uit een 12,7 mm machinegeweer op affuit bij de linker schuifdeur, twee Sea Skua geleide wapens en twee torpedo's.

De passing lijkt goed voor de grote onderdelen. Het plafond



en de motorfairings vragen wat nauwkeurig werken om goed te passen.

De decals zijn voor een standaard Duitse Lynx en een aantrekkelijk Duitse Marine-schema met veel geel toen de Lynx daar 25 jaar in dienst was.

Inmiddels is de doos leverbaar en gelijk gekocht. Er zit een extra sprue in de doos met onderdelen van een HMA 8, dus waarschijnlijk van een Lynx van de Royal Navy, al wordt dat nergens aangegeven. Deze sprue is heel welkom, want deze heeft extra onderdelen zoals een MLD instrumentenpaneel, vouwbaar staarteind en de hijsinstallatie. Ook het extra glas sprue H dat niet wordt aangegeven, is heel welkom. Het bevat een extra benodigd vlak raampje.

Nederlandse kist?

De vraag is of we er een Nederlandse Lynx van kunnen bouwen? Welke aanpassingen springen in het oog voor bijvoorbeeld een SH-14D?

(1) De rompneus van de Nederlandse Lynx heeft geen rondzoekradar onderop. Hier is er dus een duidelijk zichtbare afwijking. Dit vergt een grote aanpassing, de benodigde neus heeft een karakteristieke bolle vorm. Wellicht komt er een aftermarket set uit voor een Engelse Lynx HAS2/3 die we ook voor een Nederlandse kist kunnen gebruiken.

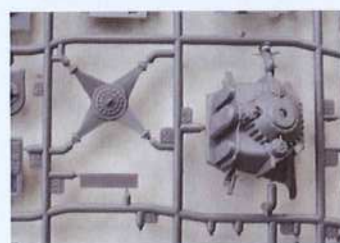
(2) De Nederlandse Lynx heeft de oude staartrotor altijd behouden, ook bij de SH-14D met BERP-hoofdrotorbladen. Zo'n oude staartrotor draait de andere kant op en heeft met 2,21 m een kleinere diameter. De bladen hebben ook een iets andere vorm. Maar met het lossnijden en omdraaien van de Revell staartrotorbladen en wat schuurwerk is één en ander wel om te bouwen.

(3) Het uiteinde van de staartboom is bij alle Nederlandse Lynxen opvouwbaar. Dat betekent ook dat de verticale staart een enigszins andere vorm heeft. De voorrand van het kielvlak wijkt af door gebruik van een andere afdekkap van de staartrotoras. Het blijkt inmiddels dat de vouwbare verticale staart bij de kit zit, onderdelen #266 en 267. Dit geven de instructies niet aan. Voor een Nederlandse Lynx dus de staartboom inkorten door de verticale

staart te verwijderen en dan de extra delen gebruiken. Vergeet niet het goed zichtbare buitenscharnier met de open roosters bij de tandwielkast. Verder de staartbult op de staartrotorfairing bij het stabilo afschuren en plamuren.

(4) Op de lange kap over de aandrijfas op de staartboom zitten goed zichtbare kliksluitingen. Dit is met wat extra werk wel aan te brengen.

(5) Het horizontale stabilo van de SH-14D is van het nieuwe



type met kleinere spanwijdte. Inkorten van het Revell onderdeel met 14 mm is afdoende. Voor een model van de oudere Lynx kan het achterrandje glad worden geschuurd en lijkt de spanwijdte van 50 mm van het stabilo prima. Heeft Revell dit met opzet gedaan voor mogelijke latere versies van de kit?

(6) De latere SH-14D heeft de moderne BERP-rotorbladen, deze zitten bij het Revell model. Mooi dus. Wil je een oudere Lynx maken, dan zul je rechte bladen moeten versieren. Wellicht komen deze later wel in een conversie set?

(7) De hoekvormige fairings bij de wielpoten ontbreken bij een Nederlandse Lynx of zijn anders van vorm. Kijk goed naar foto's. Met wat schuur- en plamuurwerk kan dit worden aangepast.

(8) Bij de Nederlandse Lynx is de kap om de neuswielpoot aan de achterzijde vlakker. Met wat vijlwerk is dit waarschijnlijk zo opgelost. Ook zijn wat bultjes en fairings enigszins anders nabij het neusonderstel.

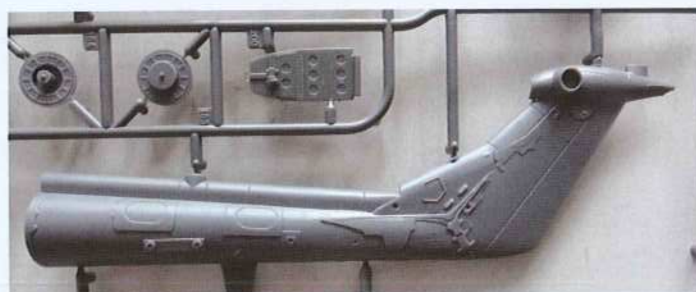
(9) Het hoofdinstrumentenpaneel van een Nederlandse Lynx is een beetje anders en het grote beeldscherm van de SH-14D ontbreekt. Aanpassen met wat plasticplaat is goed te doen. Een extra onderdeel, #236A zit bij de kit, maar de instructies geven het niet aan. Heel mooi dus.

(10) De Nederlandse sonarinstallatie en de sensoroperator console is afwijkend ten opzichte van de Duitse kist, aanpassen is mogelijk. Ook andere details uit het interieur kunnen naar smaak worden aangebracht. Kijk foto's er op na!

(11) Op de motorkappen achter de hoofdrotormast moeten wat zaken weggeschuurd worden en luchtinlaten aangepast worden.

(12) De schuifdeuren bij de Nederlandse Lynx hebben twee vlakke ramen. De instructie geeft het niet aan, maar het extra raampje zit in sprue H. Wederom mooi dus!

(13) De roosters voor de motorinlaten zitten erbij als glaswerk #135 en 136 in sprue



H, de instructies geven het niet aan! Je zou dus roosters kunnen schilderen. Deze roosters zitten er trouwens niet altijd op.

(14) Ook de hijsinstallatie zit bij de kit in onderdelen (#260-266), al geven de instructies ook dit niet aan. Handig voor een Nederlandse kist.

(15) Het onder 45 graden zetten van de hoofdwielen is de moeite om ook aan te passen voor een Lynx in ruststand. Zoals aangegeven blijkt dit inmiddels dus ook te zijn aangegeven in de handleiding, je moet hiervoor een paar nokjes wegsnijden.

(16) Afhankelijk van de periode zijn op de Nederlandse Lynx her en der nog vele uitstulpinkjes en fairings te zien, zoals bij de neuszijkant, staart, en nog veel meer plekken. Vooral bij de SH-14D. Dit is allemaal met wat prutswerk goed aan te brengen, net als de vele antennes. Zo zit de radiohoogtemeter bij de SH-14D onder de neus, op het vierkante ingegraveerde paneel voor het neuswiel, in plaats van op het avionicaluik in de staart.

Dit zijn de belangrijkste in het oog springende dingen. Kijk voor details van de SH-14D op de IPMS Nederland website voor diverse walkaround foto's. Dan kom je een heel eind.

Conclusie

We mogen blij zijn dat Revell de Lynx op schaal 1/32 heeft uitgebracht. Jammer van de ontbrekende opliggende klinknagels maar verder prima. Er kan niet direct een Nederlandse Lynx van gemaakt worden, omdat we vooral de bolle neus missen. De indeling van de diverse gietramen en de nummering van onderdelen suggereert dat er later wellicht andere versies van dit model gaan uitkomen van Revell. De "aftermarket" leveranciers gaan dat ongetwijfeld niet afwachten en vele ombouwsetjes en decals uitbrengen, zeker ook voor de Engelse modelbouwers.

Met dank aan Revell Duitsland voor het beschikbaar stellen van dit pre-run model, exclusief voor IPMS Nederland.

Meindert de Vreeze en Peter Booij

Revell 1/24 Audi R8 Spyder

Doosnummer 07094 • Spuitgiet • 126 onderdelen • circa € 20,-

De kit bestaat uit het bekende Revell recept. Envelop doosje, inhoud in plastic zakjes, decal velletje, gaasje en bouwbeschrijving. Voor dit model is er niet klakkeloos een andere carrosserie over het onderstel van de gewone R8 geplaatst, maar Revell heeft besloten om 75% van de delen te vernieuwen. Een goed besluit. Waar de gewone R8 last had van een niet helemaal lekker passend chassis in verhouding tot de carrosserie, is dit probleem bij de Spyder opgelost.

De bouw zelf gaat aan de hand van de tekeningen prima. Natuurlijk, er zijn dingen die beter kunnen. Stap 14, je mag weer eens met een hete schroevendraaier de astappen van de vooras indrukken. Waarom? Geen idee. De vooras is draaibaar gemaakt en alle pennetjes vallen prima in hun gaten. De pennen kunnen er ook niet uitspringen omdat er weinig speling is. Waarom je dan met een hete schroevendraaier moet gaan knoeien is mij niet duidelijk.



Aanpassingen aan het model zijn er eigenlijk niet. Maar het is wel handig om te bepalen hoe je het model, en dan met name de luchtinlaten, wilt gaan detailleren. Voor de beginnende bouwer zijn de luchtinlaten met doorzichtige delen en decals een goede optie. Voor de liefhebber van drybrushen is er de mogelijkheid om die techniek te gebruiken al dan niet in combinatie met de genoemde doorzichtige delen. Als laatste mogelijkheid kun je de luchtinlaten





voorzien van gaasjes. Het toepassen daarvan wordt steeds beter door Revell in de tekeningen verwerkt. In dit specifieke geval had het nog wel beter gekund. Maar wie voor deze optie kiest, heeft de op dit punt vage bouwtekening toch geen geheimen.

Er zit alleen wel een vreemde adder onder het gras. Onderdeel 71, het framewerk boven de achterbumper heeft ingegoten roostertjes, waar de andere roosters voorzien zijn van achterliggende losse plastic delen of een gaasje. Aan de achterkant is die keuze er niet. Is dit één van de 25% ongewijzigde onderdelen? Daar wilde ik echter toch het gaaswerk aanbrengen voor de gelijkvormigheid in het model. Ik heb het opgelost door met de Dremel het overtollige plastic weg te schuren, de horizontale spijlen bij te werken en daarna de gaasjes erachter te plakken. Een hoop werk, maar dat is het wel waard. De lijm die ik deze keer voor de gaasjes heb gebruikt is de kleurloos opdrogende knutsellijm van de Hema geweest. Met een pot van die lijm kun je je hele modelbouwleven wel toe als je er alleen maar gaasjes mee lijmt...



De algemene passing van de onderdelen is goed, Het enige dat ook bij dit model weer opvalt, is de knullige wijze waarop de stoelen zijn vormgegeven. Ook bij dit model is het Revell weer gelukt om de voor en achterkant niet goed passend op elkaar te ontwerpen. Hier moet je met plamuur en schuurpapier aan de slag voor een mooi resultaat. Jammer, want afgezien hiervan passen de overige onderdelen zonder veel schuurwerk. Natuurlijk, de body over het chassis plaatsen is bij elke auto een beetje friemelen, maar de R8 Spyder past op dat punt ook vrij goed.

Het enige wat niet lekker paste, dat was de voorruit in de voorruitstijl. Maar omdat de stijl bij het uitpakken al verbogen was, gaat het hier om een exemplarisch probleempje. Als het model met zorg wordt vervoerd tussen fabriek en modelbouwer, zal dit geen probleem mogen zijn. Na het lijmen bleek de boel vrijwel naadloos te passen, dus met het ontwerp is niks mis.

Conclusie

Als je valt voor deze Audi, kun je hier een mooi model van maken. Weinig echte problemen als het op modelbouwen aankomt. Kwalitatief een fijn model, goede passing over het algemeen, detaillering goed genoeg. Natuurlijk, je kunt van dit model met andere wielen en wat ets links en rechts de uitstraling enorm opkrikken, maar in de basis kun je met de inhoud van deze doos een mooi model neerzetten. De wat minder ervaren bouwer heeft aan een toeziend oog genoeg, het neefjes/nichtjes gehalte van dit model vind ik vrij hoog. Ook bij de eerste bijeenkomst waarop ik het model heb meegenomen toen het af was, waren er positieve opmerkingen over het model.

Bouwdoos beschikbaar gesteld/ door Revell, met dank daarvoor.

Peter Neinhuis



PB4Y-2 *Privateer*

Door Wim Nijenhuis

Inleiding

Al heel lang geleden had ik eens een 1/48 conversieset gekocht van Koster Aero Enterprises voor de ombouw van een B-24 Liberator naar een PB4Y-2 Privateer. Dit is een vacuform ombouwset. Ik was altijd al van plan deze conversie eens te gaan uitvoeren, maar het was er nooit van gekomen. Het is immers een redelijk grote klus waarvoor je veel tijd en geduld moet hebben.

In het najaar van 2011 heb ik toch maar de stoute schoenen aangetrokken en ben ik met het ombouwproject begonnen. Gaandeweg het bouwproces heb ik wel eens gedacht: "Waar ben ik aan begonnen?" Dingen die moeilijk leken, bleken toch mee te vallen. Daarentegen bleken de gemakkelijke dingen juist voor de grote problemen te zorgen, maar desondanks is het met de nodige ervaring en een beetje doorzettingsvermogen toch gelukt om een fraai model van de Navy Patrol bomber te creëren.



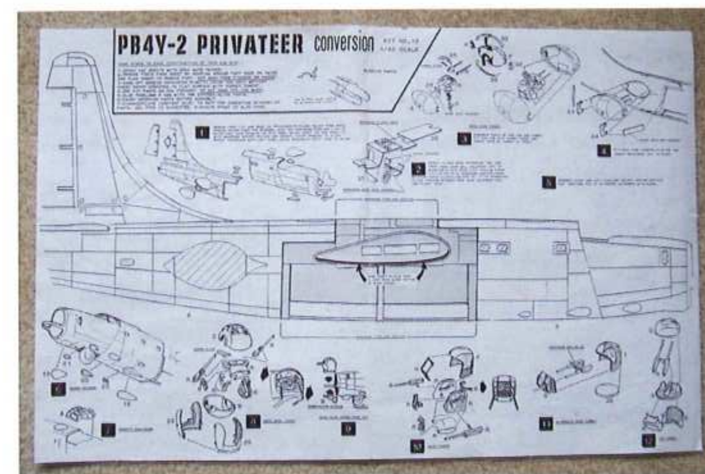
De Privateer

De US Navy had in het begin van de Tweede Wereldoorlog behoefte aan een lange afstands patrouillevliegtuig en onderzeebootbestrijdingstoestel.

In eerste instantie werd hiertoe uit de B-24D Liberator de PB4Y-1 ontwikkeld. Behalve een specifieke uitrusting voor de Navy, verschilde dit toestel uiterlijk weinig van de B-24, hooguit de geschutskoepel in de neus. Het was in feite nog steeds een normale bommenwerper.

Omdat de Navy een geoptimaliseerde versie voor lange afstandspatrouilles wilde, werd de PB4Y-2 ontwikkeld. Dit type had in tegenstelling tot de B-24 een enkele verticale staart. De romp werd met 2,13 meter verlengd om ruimte te maken voor een tweede geschutskoepel bovenin in de romp. Bovendien werd een extra plaats gemaakt voor een flight-engineer en een radio-operator.

De neus was voorzien van een ronde Erco geschutskoepel. Daarnaast werden achterin de romp, aan weerszijden grote eivormige Erco geschutskoepels aangebracht. Deze hadden een grotere mate van vuurmogelijkheden dan de oorspronkelijke mitrailleurspositie van de B-24.



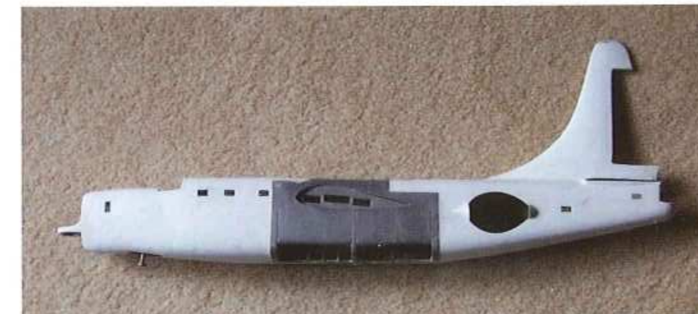
Een deel van de instructies van de KAE conversieset.



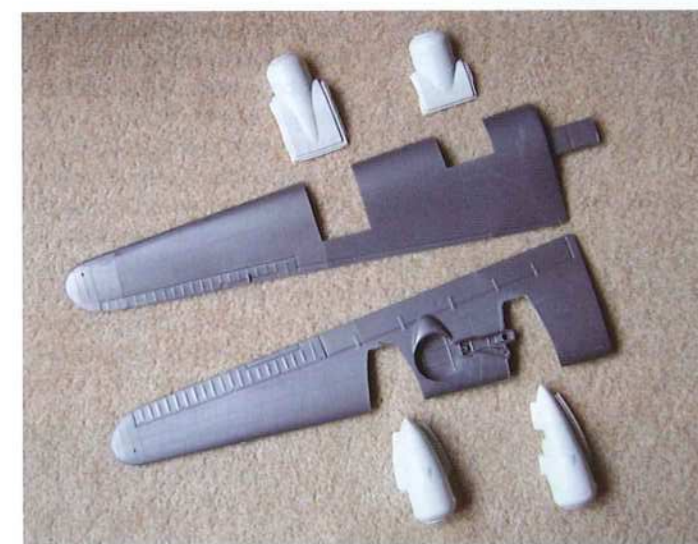
De Monogram romp (onder) en de twee KAE vacuform rompdelen.

In de staart was een Consolidated A-6 geschutskoepel aangebracht. De Privateer had zo de beschikking over zes koepels met in totaal twaalf .50 mitrailleurs.

Onder de neus werd een serie antennes aangebracht voor onderschepping met radar en voor de radiocommunicatie. De lichtere Pratt & Whitney R-1830-94's werden de nieuwe motoren. Deze hadden geen turbosuperchargers en hadden de luchtinlaten voor de oliekoeling onder en boven. Dit in tegenstelling tot de B-24 die ze aan beide zijkanten had. Ze waren dus een kwart slag gedraaid.



De verschillende rompdelen na bewerking nu aan elkaar bevestigd.



De uitgezaagde Monogram vleugeldelen en de KAE motorgondels.

De leveringen van de PB4Y-2 begonnen in maart 1944 en eindigden in oktober 1945. In totaal werden er 736 toestellen gebouwd.

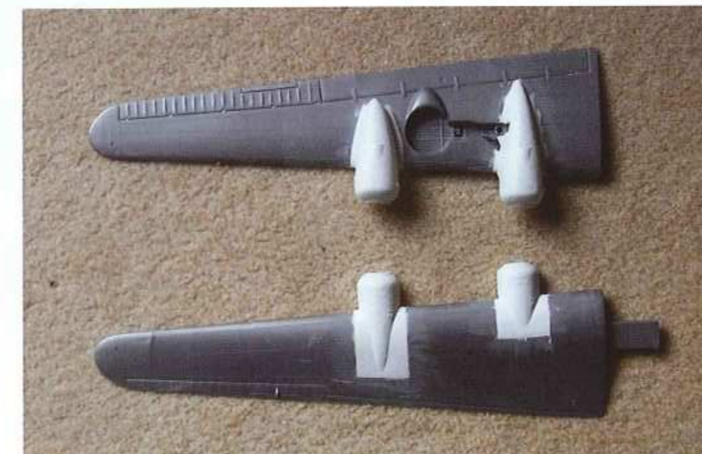
De PB4Y-2's werden in hoofdzaak gebruikt tegen de Japanners in de Pacific. Na de Tweede Wereldoorlog werden er nog een aantal ingezet in de oorlogen in Korea en Vietnam.

Conversieset KAE

Voor de ombouw heb ik de 1/48 Monogram B-25J Liberator gebruikt. De set van Koster Aero Enterprises (KAE) bestaat uit een aantal onderdelen. Het neusgedeelte, het rompachterdeel met verticaal staartvlak, de staartvleugel, de motorgondels en diverse andere kleinere onderdelen in wit plastic. Dunne transparante onderdelen voor de cockpit, geschutskoepels en ramen. Van resin de motoren, de voorranden van de motorgondels en de interieurs voor de geschutskoepels. En tenslotte van wit metaal de mitrailleurs en interieurdelen voor de geschutskoepels. Voor de afwerking is een decalsheet toegevoegd met een aantal decals voor een drietal uitvoeringen.

Voor de ombouw heeft KAE een bouwtekening bijgevoegd met op ware grootte de details voor de rompaanpassing en de motoraanpassing in de vleugels.

Verder staan op deze tekening summier de aanpassing van de mitrailleurkoepels en de motoren. Tenslotte wat algemene informatie en slecht te lezen schema's voor kleuren en decals.



De vleugeldelen en de KAE motorgondels aan elkaar bevestigd.

Romp

Ik ben begonnen met al het witte plastic. Dit is net als bij de reguliere vacuformmodellen een kwestie van uitsnijden en goed op maat schuren. In de rompdelen moeten daarna de openingen worden gemaakt voor de cockpit, alle ramen, de geschutskoepels en het neuswiel. Dit is op zich een heel gepruts en vooral bij de neus erg kwetsbaar omdat er bijna geen plastic meer overblijft.

Hierna heb ik de Monogram-romp gepakt en deze op de juiste plaatsen doorgezaagd. Dit is een redelijk precies werkje om de zaagkanten goed te laten aansluiten op de vacform delen van KAE. Er ontstaat dus wel een hoop afval. Jammer eigenlijk, je gooit zo tweederde van de romp weg. Na het goed passend te hebben gemaakt heb ik de Monogram rompdelen met die van KAE samengevoegd.

Omdat het geheel nogal slap is - het wit plastic is immers dun en heeft geen ribben en dergelijke - moet het geheel wel worden verstevigd. Daartoe kan op allerlei, later onzichtbare plaatsen, het nodige versteviging-



materiaal worden aangebracht. Dat geldt met name ook voor de grote verticale staart, die ik heb voorzien van een metalen staander. Verder heb ik het wit plastic voorzien van lijmstroken om beide helften later goed aan elkaar te kunnen lijmen.

Hierna kon het interieur worden gemaakt. KAE heeft een simpele bodemplaat voor de cockpit meegeleverd, maar ik heb de delen uit de Monogramdoos gebruikt. Achter het instrumentenpaneel heb ik het nodige lood aangebracht om te voorkomen dat het model op zijn staart gaat staan. Het bommenruim wilde ik open laten dus hiervoor heb ik ook de onderdelen van Monogram gebruikt. Hierna kon het geheel worden geschilderd en verder gedetailleerd.





De bovenzijde met de twee rugkoepels, astrodome en antennes.

Vervolgens heb ik beide rompHelften aan elkaar gelijmd. De romp begint nu te lijken, maar vraagt nog veel plamuur en schuurwerk. Ten gevolge van het dunne vacuform plastic zijn hier en daar wat smeltdeukjes ontstaan door de lijm, dus deze moesten ook weer worden weggewerkt.

Het richtingsroer is los bijgeleverd en kan als de lijm is uitgehard op maat worden gemaakt. In het verticale staartvlak heb ik daartoe ter plaatse van het richtingsroer het plastic weggehaald. Om te voorkomen dat het richtingsroer in het staartvlak verdwijnt en er te grote naden ontstaan, moest ik het staartvlak eerst voorzien van afdekstrippen die goed aansluiten tegen het roervlak. Het richtingsroer kan nu worden aangebracht. Daarna heb ik deze aan beide zijden voorzien van de drie opliggende ophangpunten.

Vleugels

Hierna waren de vleugels aan de beurt. Op zich niets bijzonders en bouwen volgens de beschrijving van Monogram. Ware het niet dat, zoals eerder aangegeven, de Privateer andere motoren had. Dus de motorgondels en een deel van de achter- en naastliggende vleugeldelen moeten in beide onder- en bovenvleugels worden verwijderd. De bouwtekening van KAE geeft hiervoor de precieze plaatsen aan.

Na dit te hebben gedaan, moest ik constateren dat, boven verwachting, de reeds uitgesneden en geschuurde vacuformdelen hier inderdaad goed inpassen. Dat valt dan weer mee, alhoewel je er zonder plamuur en schuurwerk ook weer niet vanaf komt. De boven- en onderhelften van de vleugels konden nu aan elkaar worden gelijmd.



Het horizontale staartvlak van de KAE-set bestaat uit twee ondervleugels en één bovenvleugel. Na deze te hebben gesneden en geschuurd heb ik ze aan de binnenzijde met wat afvalmateriaal verstevigd. Dit is echt noodzakelijk omdat ze bijzonder slap zijn. Bovendien loopt de bovenvleugel door onder de staart en vormt daardoor een erg zwakke verbinding met de twee ondervleugels. Ik heb daarom een metalen stripje aangebracht aan de binnenzijde die doorloopt over beide zijden, te vergelijken met de bevestigingsbomen van de hoofdvleugel.

Nu zowel de vleugels als de romp gereed zijn, heb ik deze op de nodige plaatsen voorzien van ingegraveerde paneellijnen. Het vacuform plastic heeft amper paneellijnen en deze moeten derhalve alsnog worden aangebracht dan wel zichtbaarder worden gemaakt.

Nadeel is dat de Monogramdelen opliggende naden hebben. Ik vond het echter te ver gaan om ook deze nog eens geheel weg te schuren en alles opnieuw te gaan ingraveren. Af en toe moet je een concessie doen. Ik vind het ook niet echt storend, en voor de millimeterknutselaars onder ons die dat wel vinden, jammer dan.



Detail van de staart met de achterste rugkoepel en de grote eivormige koepel aan de zijkant.

Motoren

De P&W motoren zijn van resin en deze zien er goed uit. Wel moeten ze iets worden aangepast aan de R-1830 uitvoering. Daarna kunnen ze worden geschilderd. De motorcowlings zijn een ander verhaal. Het wit plastic is mooi van vorm, inclusief de resin voorranden. Het aan elkaar lijmen is een crime. De voorranden zijn iets groter zodat je ze na verlijming pas moet schuren met het vacuform plastic. Dit laatste is echter zo dun dat je er bijna doorheen schuurt en de verlijming weer los laat. Ik heb dit opgelost door aan de binnenzijde het nodige plamuur aan te brengen en daarna weer opnieuw passchuren.

Overige delen

Voor de bomluiken in geopende stand heb ik gebruik gemaakt van die van de Monogramkit. Ik heb ze alleen iets aangepast aan de voor- en achterzijde. De bomluiken in het echt waren een soort rolluiken. Ik heb daarom de voor- en achterzijden voorzien van driehoekige inkepingen. Als de luiken zijn verlijmd tegen de romp heb je visueel op deze wijze een aardig vergelijkbaar effect.

De cockpitbeglazing heb ik gebruikt van de Monogramkit. De passing daarvan is niet echt geweldig. Met name de twee losse zijruiten zorgen voor problemen. Monogram had wat mij betreft er één geheel van mogen maken, maar wellicht kan dat niet vanwege de bolling in de zijruiten. Achter de cockpit moet nog een astrodome worden aangebracht.

De geschutskoepels waren nu aan de beurt. Welnu, dat heb ik geweten. In totaal zijn er zes koepels aanwezig. Alle bestaan uit zeer dun transparant materiaal, resin onderdelen en witmetalen mitrailleurs. De transparante delen zijn wel mooi helder maar zeer dun en dus ook heel lastig uit te snijden. Bovendien zijn ze van een erg taai materiaal, zodat het schuren en vijlen bijzonder lastig is.



De twee rugkoepels zijn het eenvoudigst. Na verlijming van de onderdelen heb ik het binnenwerk geschilderd en daarna de transparante delen er voorzichtig aan bevestigd. Als laatste heb ik een dun randwerk aangebracht van circa 2 mm breed Evergreenstrip rondom het glaswerk. Dit heeft twee redenen. Ten eerst ontstaat zo het noodzakelijke randwerk onderaan de koepel en ten tweede camoufleer je daarmee de bevestigingslijmnaad van het transparante deel.

Het glaswerk van de geschutskoepel in de staart bevat twee zeer dunne transparante delen. Deze passen echter in het geheel niet op elkaar, bovendien is het grote, achterste deel te klein voor het interieur dat erin hoort. Derhalve heb ik maar besloten de koepel uit de Monogramkit te gebruiken. Deze is beter, maar heeft alleen wel een lijmnaad midden over het transparante deel lopen, maar dat is niet anders.

De neuskoepel is ook een aardig gevecht geworden. Hier is hetzelfde probleem als bij de staartkoepel. Het transparante deel is te klein en moet derhalve iets worden vergroot. De wit plastic vacuform behuizing moet daarop passend worden gemaakt. Bovendien moet het geheel dan weer passend worden gemaakt in de sterk verdunde en aangepaste rompneus. Uiteindelijk na veel gepas en gemeet, plamuur- en schuurwerk is het toch gelukt.

De grootste crime zijn de twee sideblisters. Deze bestaan, behoudens het interieur, uit een eivormig transparant voordeel en een wit plastic eivormig achterdeel. Ook deze passen erg slecht en je kunt er niet veel aan doen gelet op de kwetsbaarheid van het dunne materiaal. Het interieur is magertjes en de instructie van KAE kun je wel naast je neerleggen.

Als klap op de vuurpijl moeten in de dunne transparante delen ook nog de sleuven worden gemaakt waardoor de mitrailleurs konden bewegen. Kortom, vindingrijkheid en ervaring is



Van boven gezien is de PB4Y-2 geheel sea blue.

materiaal worden aangebracht. Dat geldt met name ook voor de grote verticale staart, die ik heb voorzien van een metalen staander. Verder heb ik het wit plastic voorzien van lijmstroken om beide helften later goed aan elkaar te kunnen lijmen.

Hierna kon het interieur worden gemaakt. KAE heeft een simpele bodemplaat voor de cockpit meegeleverd, maar ik heb de delen uit de Monogramdoos gebruikt. Achter het instrumentenpaneel heb ik het nodige lood aangebracht om te voorkomen dat het model op zijn staart gaat staan. Het bommenruim wilde ik open laten dus hiervoor heb ik ook de onderdelen van Monogram gebruikt. Hierna kon het geheel



De bovenzijde met de twee rugkoepels, astrodome en antennes.

worden geschilderd en verder gedetailleerd.

Vervolgens heb ik beide rompheIften aan elkaar gelijmd. De romp begint nu te lijken, maar vraagt nog veel plamuur en schuurwerk. Ten gevolge van het dunne vacuform plastic zijn hier en daar wat smeltdeukjes ontstaan door de lijm, dus deze moesten ook weer worden weggewerkt.



Het richtingsroer is los bijgeleverd en kan als de lijm is uitgehard op maat worden gemaakt. In het verticale staartvlak heb ik daartoe ter plaatse van het richtingsroer het plastic weggehaald. Om te voorkomen dat het richtingsroer in het staartvlak verdwijnt en er te grote naden ontstaan, moest ik het staartvlak eerst voorzien van afdekstrippen die goed aansluiten tegen het roervlak. Het richtingsroer kan nu worden aangebracht. Daarna heb ik deze aan beide zijden voorzien van de drie opliggende ophangpunten.

Vleugels

Hierna waren de vleugels aan de beurt. Op zich niets bijzonders en bouwen volgens de beschrijving van Monogram. Ware het niet dat, zoals eerder aangegeven, de Privateer andere motoren had. Dus de motorgondels en een deel van de achter- en naastliggende vleugeldelen moeten in beide onder- en bovenvleugels worden verwijderd. De bouwtekening van KAE geeft hiervoor de precieze plaatsen aan.

Na dit te hebben gedaan, moest ik constateren dat, boven verwachting, de reeds uitgesneden en geschuurde vacuformdelen hier inderdaad goed



inpassen. Dat valt dan weer mee, alhoewel je er zonder plamuur en schuurwerk ook weer niet vanaf komt. De boven- en onderhelften van de vleugels konden nu aan elkaar worden gelijmd.

Het horizontale staartvlak van de KAE-set bestaat uit twee ondervleugels en één bovenvleugel. Na deze te hebben gesneden en geschuurd heb ik ze aan de binnenzijde met wat afvalmateriaal verstevigd. Dit is echt noodzakelijk omdat ze bijzonder slap zijn. Bovendien loopt de bovenvleugel door onder de staart en vormt daardoor een erg zwakke verbinding met de twee ondervleugels. Ik heb daarom een metalen stripje aangebracht aan de binnenzijde die doorloopt over beide zijden, te vergelijken met de bevestigingsbomen van de hoofdvleugel.

Detail van de staart met de achterste rugkoepel en de grote eivormige koepel aan de zijkant.

Nu zowel de vleugels als de romp gereed zijn, heb ik deze op de nodige plaatsen voorzien van ingegraveerde paneellijnen. Het vacuform plastic heeft amper paneellijnen en deze moeten derhalve alsnog worden aangebracht dan wel zichtbaarder worden gemaakt.

Nadeel is dat de Monogramdelen opliggende naden hebben. Ik vond het echter te ver gaan om ook deze nog eens geheel weg te schuren en alles opnieuw te gaan ingraveren. Af en toe moet je een concessie doen. Ik vind het ook niet echt storend, en voor de millimeterknutselaars onder ons die dat wel vinden, jammer dan.

Motoren

De P&W motoren zijn van resin en deze zien er goed uit. Wel moeten ze iets worden aangepast aan de R-1830 uitvoering. Daarna kunnen ze worden geschilderd. De motorcowlings zijn een ander verhaal. Het wit plastic is mooi van vorm, inclusief de resin voorranden. Het aan elkaar lijmen is een crime. De voorranden zijn iets groter zodat je ze na verlijming pas moet schuren met het vacuform plastic. Dit laatste is echter zo dun dat je er bijna doorheen schuurt en de verlijming weer los laat. Ik heb dit opgelost door aan de binnenzijde het nodige plamuur aan te brengen en daarna weer opnieuw passchuren.

Overige delen

Voor de bomluiken in geopende stand heb ik gebruik gemaakt van die van de Monogramkit. Ik heb ze alleen iets aangepast aan de voor- en achterzijde. De bomluiken in het echt waren een soort rolluiken. Ik heb daarom de voor- en achterzijden voorzien van driehoekige inkepingen. Als de luiken zijn verlijmd tegen de romp heb je visueel op deze wijze een aardig vergelijkbaar effect.

De cockpitbeglazing heb ik gebruikt van de Monogramkit. De passing daarvan is niet echt geweldig. Met name de twee losse zijruiten zorgen voor problemen. Monogram had wat mij betreft er één geheel van mogen maken, maar wellicht kan dat niet vanwege de bolling in de zijruiten. Achter de cockpit moet nog een astrodome worden aangebracht.

De geschutskoepels waren nu aan de beurt. Welnu, dat heb ik geweten. In totaal zijn er zes



koepels aanwezig. Alle bestaan uit zeer dun transparant materiaal, resin onderdelen en witmetalen mitrailleurs. De transparante delen zijn wel mooi helder maar zeer dun en dus ook heel lastig uit te snijden. Bovendien zijn ze van een erg taai materiaal, zodat het schuren en vijlen bijzonder lastig is.

De twee rugkoepels zijn het eenvoudigst. Na verlijming van de onderdelen heb ik het binnenwerk geschilderd en daarna de transparante delen er voorzichtig aan bevestigd. Als laatste heb ik een dun randwerk aangebracht van circa 2 mm breed Evergreenstrip rondom het glaswerk. Dit heeft twee redenen. Ten eerst ontstaat zo het noodzakelijke randwerk onderaan de koepel en ten tweede camoufleer je daarmee de bevestigingslijmnaad van het transparante deel.

Het glaswerk van de geschutskoepel in de staart bevat twee zeer dunne transparante delen. Deze passen echter in het geheel niet op elkaar, bovendien is het grote, achterste deel te klein voor het interieur dat erin hoort. Derhalve heb ik maar besloten de koepel uit de Monogramkit te gebruiken. Deze is beter, maar heeft alleen wel een lijmnaad midden over het transparante deel lopen, maar dat is niet anders.

De neuskoepel is ook een aardig gevecht geworden. Hier is hetzelfde probleem als bij de staartkoepel. Het transparante deel is te klein en moet derhalve iets worden vergroot. De wit plastic vacuform behuizing moet daarop passend worden gemaakt. Bovendien moet het geheel dan weer passend worden gemaakt in de sterk verdunde en aangepaste rompneus. Uiteindelijk na veel gepas en gemeet, plamuur- en schuurwerk is het toch gelukt.

De grootste crime zijn de twee sideblisters. Deze bestaan, behoudens het interieur, uit een eivormig transparant voordeel en een wit plastic eivormig achterdeel. Ook deze passen erg slecht en je kunt er niet veel aan doen gelet op de kwetsbaarheid van het dunne materiaal. Het interieur is magertjes en de instructie van KAE kun je wel naast je neerleggen.

Als klap op de vuurpijl moeten in de dunne transparante delen ook nog de sleuven worden gemaakt waardoor de mitrailleurs konden bewegen. Kortom, vindingrijkheid en ervaring is



Van boven gezien is de PB4Y-2 geheel sea blue.

het devies. Uiteindelijk heb ik ze beide kunnen maken en aanbrengen, maar ik heb daarbij wel concessies moeten doen met extra strips. Uiterlijk zijn ze niet exact volgens de werkelijkheid, maar ook hier, het is niet anders.

Omdat de koepels niet zijn voorzien van de nodige raamstijlen, heb ik die zelf aangebracht met behulp van dun zelfklevend elektratape. Dat maakt het schilderen ook iets gemakkelijker. Het bouwen en aanbrengen van de zes koepels heeft mij uiteindelijk de meeste zweetdruppels gekost. Heel af en toe had ik de neiging om maar te stoppen en de Privateer te laten voor wat het was. Maar goed, de aanhouder wint alhoewel het eindresultaat niet helemaal datgene is wat ik er van had verwacht.





Het onderstel heb ik gebouwd volgens de beschrijving van Monogram. Dit geeft geen problemen maar moet alleen wat worden gewijzigd ter plaatse van de bevestiging aan de witte vacuformdelen van de motorgondels. Ik heb beide hoofdwielpoten voorzien van een tweetal hydraulische leidingen zoals de Privateer (en ook de Liberator) dat had.

De vier propellers heb ik ook gebruikt van de Monogramkit. Het zijn echter de B-24 paddlevormige exemplaren. De Privateer had aangepaste en slankere props. Dit is eenvoudig te doen door de Monogramprops wat af te vijlen en zodoende aan te passen.

Tenslotte heb ik onderop het rompvoorstuk de nodige radarantennes aangebracht evenals bovenop de romp een tweetal aerials.

Afwerking

Na het, zoals gezegd soms moeilijke bouwen, had ik dan toch eindelijk de Privateer



gereed voor het schilderwerk. Ik heb het model gespoten met de airbrush. Als kleurenschema heb ik gekozen voor het driekleurige schema van de U.S. Navy. Dat wil zeggen bovenzijde sea blue, zijkanten intermediate blue en de onderzijde insignia white.

De Privateers waren in het laatste jaar van de oorlog over het algemeen sterk verweerd. Op zich geen wonder met die lange vluchten in de zon en in het zoute zeeklimaat. Ik heb het model dan ook redelijk verweerd, met name bij de motoren. Foto's laten duidelijk erg vervuilde motorgondels zien.

De KAE set levert decals met fraaie pin-ups voor een drietal uitvoeringen. "Abroad for Action" van squadron VPB-121, "Lady Luck III" van VPB-108 en "Redwing" van VPB-123. Ik heb gekozen voor deze laatste die het vliegtuignummer (Bureau Number) 59505 had en de squadronregistratie X505. "Redwing" vloog met name in het gebied rond Okinawa. Haar naam werd later veranderd in "Indian Made", de tekening van de pin-up bleef wel nagenoeg hetzelfde. De fraaie pin-up decal heb ik nog handmatig wat aangepast en op kleur gebracht. De indiaanse dame op de decal zag immers wat bleekjes. Waarschijnlijk had ze kou gevat door naakt te poseren.

Als laatste heb ik een drietal antennedraden aangebracht van dun visdraad. Eén onder de romp en een tweetal boven op de romp naar de hoge staartvin.

Al met al ben ik redelijk tevreden met het eindresultaat over. Zoals al eerder vermeld heb ik helaas hier en daar wat concessies moeten doen. Het uiteindelijke resultaat is goed, zij het dat het nu ook weer geen "Best of Show" zal zijn. Maar dat hoeft ook niet. Belangrijker is dat ik er zelf tevreden over ben en een Privateer aan mijn collectie 1/48 geallieerde bommenwerpers kan toevoegen die daardoor weer wat completer is geworden.

Literatuur

Bombers in Blue - Frederick A. Johnson.
Warbird Tech B-24 Liberator - Frederick A. Johnson.
B-24 Liberator in Action - Squadron/Signal Publications.
B-24 Liberator in Detail - Squadron/Signal Publications.
Consolidated B-24 Liberator Production Line to Frontline - Michael O' Leary.
Liberator America's Global Bomber - Alwyn T. Lloyd.
Consolidated-Vultee PB4Y-2 Privateer – Alan C. Carey.
Diverse sites Internet.

Mirror Models 1/35 CMP C15TA

Doosnummer 35100 • Spuitgiet, resin en foto-ets • € 39,-

Van het nieuwe merk Mirror Models uit Ierland (www.mirror-models.com) verschijnt een serie versies van de Chevrolet C15 4x4 vrachtwagen zoals door bijvoorbeeld de Canadezen veel gebruikt is tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze serie modellen van de C15 zijn alle geheel nieuwe spuitgietmodellen met foto-ets en resin componenten.

De eerste van deze serie is de gepantserde troepentransporter C15TA, die hier gerecenseerd is. Later komen nog enkele C15-versies, die ongepantserd zijn, uit en ook de Otter, een verkenningswagen die een kleine koepel heeft met een Bren machinegeweer. Deze is geheel gesloten door het pantser en het model zal minder resin bevatten dan dit eerste model.

We hopen in een latere MIP van deze C15TA of een andere versie in de serie een bouwverslag te publiceren met meer ervaringen. Hier alvast een eerste indruk van het model.

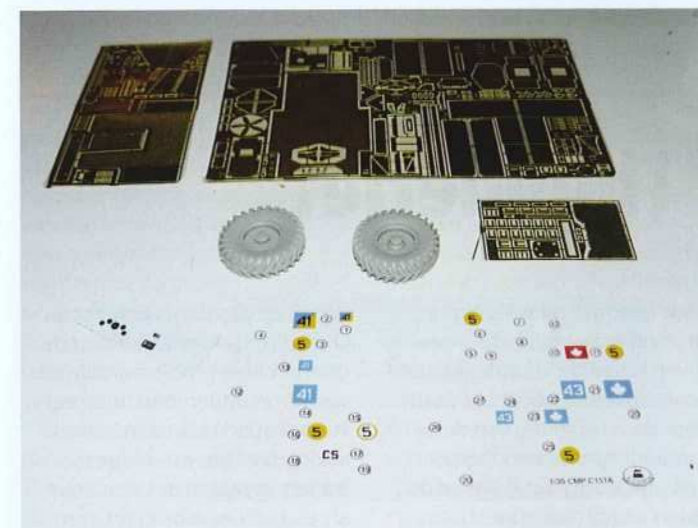
Geschiedenis

De C15TA is ingezet door de Canadezen en de Britten in de Tweede Wereldoorlog, vooral in Noord-West Europa en dus ook bij de bevrijding van Nederland. De rol waarin hij werd ingezet was als gepantserde troepentransporter en als ambulance.



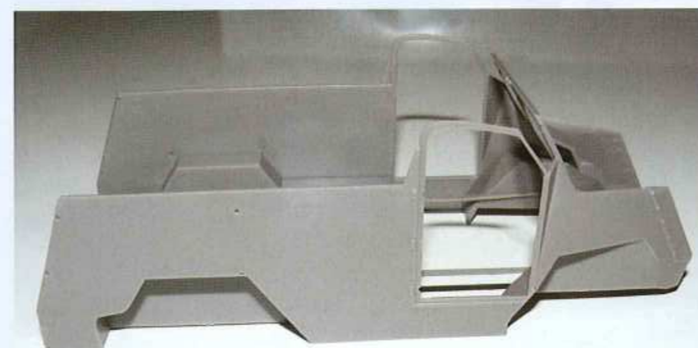
Veel bleven achter na de oorlog en zeker 396 zijn door het Nederlandse leger in dienst genomen en tot 1961 gebruikt. Ze zijn in het voormalige Nederlands-Indië ingezet, als troepentransporter, verkenningsvoertuig en zelfs als trekker van de 25-ponder. De Fransen hebben de pantserwagen in Indochina ingezet; het voertuig heeft al met al veel strijdtonelen gezien en heeft daarbij naar grote tevredenheid van de bemanningen gefunctioneerd.

Er is nog een mooi gerestaureerde C15TA in het Cavalerie-museum te Amersfoort te zien, van de Otter is een exemplaar te zien in het Liberty Park Oorlogsmuseum te Overloon en wellicht ook in het legermuseum Delft en eveneens in Amersfoort.



Handleiding

Wat als eerste opvalt is het ontbreken van een papieren handleiding; deze wordt op een CD meegeleverd. In later uit te brengen modellen is overigens het plan (ook?) de papieren handleiding te leveren, alleen een CD leverde toch bezwaar op bij enkele bouwers. Goed als een nieuwe modelbouwfabri-



kant luistert naar de klant!

De CD bevat twee pdf's; één voor de bouw met wat er in de doos zit en een tweede voor het gebruik van de super-detailleringsset met extra ets-delen plus wat attributen om aan de auto te hangen. Het gaat dan om dekens, gereedschap, riemen om dat mee vast te kunnen maken, randen in de deuren en bovenaan de laadbak en enkele kastjes. Deze extra set is echter niet in de doos aanwezig, maar is een aparte set met nummer 35414, die waarschijnlijk ongeveer € 16,- zal kosten.

De handleiding bevat zowel referentiefoto's en foto's van het model in aanbouw. Op zich is dat heel direct en kan verhelderend zijn, al is het regelmatig ook best opletten hoe iets er precies op moet en vooral wanneer. Dit laatste is het geval bij de motorkap en pantserdelen naast de voorruit die er "opeens" op lijken te zitten. Voor een wat onervaren bouwer wellicht niet echt handig.

Inhoud van de doos

Wat in de doos zit is indrukwekkend te noemen wat de foto-ets en giethars (resin) delen betreft; de finesse zit hem in de foto-ets en nette resin-delen. De polystyrene delen zelf zijn wel redelijk eenvoudig, met redelijk wat uitdrukcirkels op (vaak later niet meer zichtbare) delen. Vervelende gietsporen zijn er wel bij de buitenkant van de spatborden en aan de binnenkanten van de pantserplaten en deuren die de laadbak en besturingsdeel vormen – daar zie je deze wel degelijk en is extra werk nodig voor een perfect resultaat.

Daarbij is een volledig interieur met een nette motor te bouwen met de onderdelen die in de doos aanwezig zijn. Overigens is er ongetwijfeld wel nog wat aan toe te voegen (zoals met de genoemde extra set). Het blijft redelijk saai in de laadbak... En aangezien de canvas



overtrek van de laadbak alleen opgerold mee is geleverd blijft dit ook erg goed te zien als je zelf geen overtrek fabriceert. Binnenkort zal Mirror Models zelf een vacuum-gevormd exemplaar van de overtrek leveren voor een nog onbekende prijs.

Versies

Versies die direct uit de doos te bouwen zijn zijn in elk geval een

Canadese en een Tsjechische; dit zijn "Aristocrat" (Canadees, 5th Armoured Division, in België ingezet in 1945) en een voertuig van de CIABG (Czechoslovak Independent Armoured Brigade Group), Engineer Company, eveneens uit 1945.

Het vreemde is dat er meer versies zijn op het decal-vel, waarbij in elk geval vijf individuele serienummers te zien zijn.



Wellicht worden in het, in de handleiding genoemde, boek "AW 09 GM C15TA Armoured Truck" van Capricorn Publications de andere versies getoond; de versies die wel afgebeeld zijn in de handleiding komen via een scan ook uit dat boek. Eén van de nummers komt overeen met dat van het exemplaar in het Cavaleriemuseum, 35446, die wel Nederlands is, maar de Nederlandse leeuw zoals bij de Prinses Irene Brigade werd gebruikt ontbreekt. Er lijkt daarom bij de decals dus geen complete Nederlandse versie te zitten.

Passing, gelijkenis en schaalnauwkeurigheid

De algemene indruk van de passing is dat deze redelijk is, al moeten de puntjes en gaatjes hier en daar wel behandeld worden om samen te werken. Niets onoverkomelijks, want de onderdelen passen zo op het eerste gezicht wel goed aan elkaar. De algehele vorm van het voertuig en de afmetingen zoals ik die op het internet vond zijn ook correct bij het model, met mooie robuuste (resin) wielen. Of de resin en foto-ets past kan ik nog niet zeggen uit eigen ervaring; op de instructiefoto's lijkt het goed in orde te zijn.

Conclusie

Vanwege de foto-ets en resindelen en de uitdagingen bij de verbindingen van het styreen zou ik het model wel voor gevorderde bouwers inschalen. Het ontbreken van een canvas over de hele laadbak maakt het nodig wat werk te verrichten om deze toonbaar te maken; de extra set geeft daar wel een goede aanzet toe. Mijn eerste indruk is dat er een heel behoorlijke replica van de C15TA te bouwen is, zelfs zo uit de doos; gezien de grote rol bij de bevrijding van Nederland en later in Nederlandse dienst in Nederlands-Indië zeker ook voor de Nederlands georiënteerde modelbouwer een welkome aanwinst!

Met dank aan Mirror Models voor het beschikbaar stellen van het model.

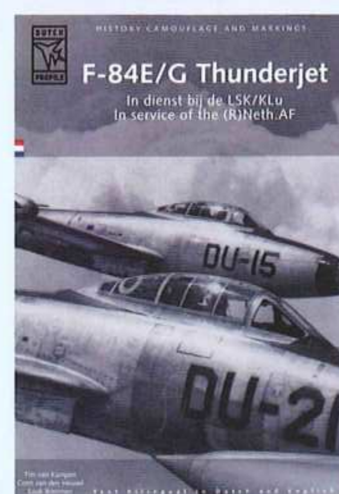
Richard Kist

Dutch Profile F-84E/G Thunderjet

Boek • ISBN 978 90 817207 1 7 • 48 bladzijden • € 17,50

Languit Dutch Profile History - Camouflage and Markings; F-84E/G Thunderjet in dienst bij de LSK/Klu en geschreven door Tim van Kampen en Coen van den Heuvel met eindredactie en samenstelling door Luuk Boerman.

Met het uitbrengen van deel 12 in de reeks heeft Dutch Profile dit keer aandacht voor de eerste tactische jachtbommenwerper met straalmotor van de Nederlandse Luchtmacht. Na een korte inleiding, waarin de ontstaansgeschiedenis van de Thunderjet wordt beschreven, wordt uitgelegd hoe en waarom Nederland deze jager heeft ontvangen.



Van de F-84 Thunderjet heeft onze luchtmacht 21 E-versies (K-1 t/m K-21) en 166 G-versies (K-22 t/m K-187) in dienst gehad. De F-84G verscheen kort na de F-84E en kenmerkte zich vooral door een krachtiger motor, waarmee het mogelijk werd een nucleaire lading te vervoeren. Dat er na de E een G-versie van de Thunderjet werd geproduceerd, wordt verklaard door de reservering van de F-aanduiding voor een toestel met pijlvleugelstand. De echte reden wordt niet in het boek vermeld: de ontwikkeling van de F-84F kampte met behoorlijke problemen en vertraging en de plaatsing van een krachtiger motor in het huidige ontwerp met minimale aanpassingen kon sneller in productie worden genomen.

De levensloop in Nederlandse dienst wordt verder behandeld per squadron waarbij deze toestellen hebben gevlogen: respectievelijk 311, 312, 306 en 313 squadrons op vliegbasis Volkel en 314, 315 en 316 squadrons op vliegbasis Eindhoven. Duidelijk naar voren komen de operationele problemen die elk squadron ondervond in de eerste periode: tekort aan materiaal, onderkomens en ook toestellen, maakten het opereren als tactisch squadron tot een uitdaging. Er was zelfs een team dat met een T-33 alle Thunderjetbases in Europa af vloog om door middel van ruilhandel aan de benodigde reserve onderdelen komen. Elk squadron heeft ervaren dat het mis kon gaan en enkele zware ongelukken met dit toestel worden beschreven.

Ook wordt stilgestaan bij het demoteam 'The Red Noses' van 314 squadron. Toestellen van dit team hadden een aangepaste (stervormige) band op de neus in de 314 squadronkleur (rood). De nummer 4 van de formatie, vlieger Hans Verdonk, vertelt over de krachttoeren die moesten worden uitgehaald om bepaalde figuren in formatie te kunnen uitvoeren. Tussen de relevante feiten door zijn leuke anekdotes geplaatst, waardoor het een vlot leesbaar verhaal is geworden.

Na een gedeelte over het 'vliegen met de Thunderjet' wordt afsluitend de balans opgemaakt: vijftig toestellen gingen verloren door ongelukken en slechts twee zijn bewaard gebleven. De overigen werden overgedragen aan andere NAVO-landen of werden teruggegeven aan de Amerikaanse luchtmacht.

Opmerkelijk is dat wordt vermeld dat enkele vliegers van 311 squadron een aantal overtollige F-84E's naar Lissabon hebben overgevlogen waar ze aan de Portugese luchtmacht werden overgedragen. Dit is echter niet waar en dat valt ook af te leiden uit de registratie-overzichtslijst achter in het boek. Er zijn wel G-versies aan de Portugezen overgedragen. Ook de vermelding dat Nederland een zestigtal T-33's kreeg (tweezits straaltrainer, want van de Thunderjet was geen trainerversie ontwikkeld) in het kader van het MDAP is niet correct: Nederland kreeg er 41. Acht werden er in 1962 van de Belgen overgenomen en elf toestellen met de nodige reserve onderdelen werden pas in 1964 van de USAF gekocht, ruim na de operationele periode met de Thunderjet.

Vanaf pagina 22 is het voorgaande gedeelte in het Engels vertaald. Hierin valt trouwens te lezen dat bij de ontwikkeling van de E-versie de romp ten opzichte van de D-versie 12 inch is verlengd, om meer ruimte in de cockpit te krijgen. In het Nederlandse deel wordt hierover niet gerept.

Het boek telt 48 pagina's (inclusief omslag) op A-4 formaat en bevat 55 zwart-wit foto's. Enkele foto's tonen Thunderjets in afleveringsschema, maar er zijn ook foto's van de Thunderjet op de grond en in vlucht plus wat afbeeldingen van 'foutparkeerders'. Zeven pagina's zijn gevuld met aanzichten in kleur, getekend door Luuk Boerman. Op 313 squadron na staan hier toestellen in verschillende uitvoeringen van de tactische squadrons afgebeeld, alsmede een F-84G in USAF afleveringsschema, de F-84E (LTS-10) van de Luchtmacht Technische School en een ex-Klu F-84G van de Força Aérea Portuguesa (Portugese luchtmacht). Achter in het boek vind men een overzichtslijst met registraties en serienummers van de F-84E's en F-84G's plus een kleine opgaaf van modellen die beschikbaar zijn voor de modelbouwer.

Decalsets

Voor die modelbouwer zijn tegelijkertijd met het verschijnen van dit boek ook decalsets uitgebracht in drie schalen, te weten: 1/72 (DDS7212), 1/48 (DDS4812) en 1/32 (DDS3212). Deze recensie is beperkt tot de decalset in 1/72, daar deze aan de IPMS ter beschikking is gesteld.

Voor 1/72 is een vel beschikbaar in A-5 formaat, met daarop een ruim aanbod aan registraties en serienummers. Naast deze zwarte cijfers en letters zijn er ook kleurendecals aanwezig met de benodigde pijlen of strepen voor op de tiptanks, neusbanden en de gekleurde richtingsroervlakken. Er zijn echter maar vier rozetten voor de vleugels en twee voor de romp meegeleverd. Overigens kan ik mij niet aan de indruk ontrekken dat het gebruikte blauw wat aan de donkere kant is. Tevens is een vijftal decals voorhanden voor specifiek Nederlandse markeringen. Voor de overige markeringen dient men gebruik te maken van de decals die met de kit worden meegeleverd.

Hoewel er in principe slechts rozetten beschikbaar zijn voor de bouw van één Nederlandse Thunderjet is het met een beetje creativiteit en logisch denken mogelijk om deze decal set voor meer dan één kit te gebruiken. Bijvoorbeeld door een Thunderjet te bouwen met USAF afleveringskenmerken of door een Thunderjet te bouwen zonder rozetten (want korte tijd hebben er ook zo gevlogen). De registraties en serienummers hiervoor zijn aanwezig op het decalvel.

Het meegeleverde instructievelletje bestaat uit een tweezijdig geprint A4tje met - in grijstinten - van elk type één zijaanzicht. Naar mijn bescheiden mening is dat vrij karig en ook Luuk Boerman heeft bedacht om op het vel te melden dat er meer profielen en details te vinden zijn in het boek.



Met de oude producties van Dutch Decal in gedachten wordt met deze set aangetoond dat het tegenwoordig helemaal geen beletsel meer vormt qua kwaliteit om kleine series met specifieke onderwerpen te laten drukken. De decals zijn scherp, netjes in register geprint en aangebracht op vrijstaande drager, zodat we niet meer nauwgezet om de decal heen hoeven te snijden om zoveel mogelijk overtollige film weg te halen.

Onder het motto 'als je wilt weten hoe iets smaakt moet je proeven' heb ik snel bij Coen van den Heuvel een Academy kit van de Thunderjet gekocht en deze gebouwd als F-84E. Bij het aanbrengen van de decals heb ik de waarschuwing op het instructievel ter harte genomen: 'de decals zijn dun! Houd ze slechts enkele seconden ondersteboven in het water!' En inderdaad kwamen ze na enkele seconden zonder problemen van de backing af, waren ze goed aan te brengen en reageerden ze prima op MicroScale Set en Sol. Nadat de decals droog waren was er niets meer van de film te bespeuren.

De decals met rode banen voor het richtingsroer waren net iets te breed, maar dit is prima op te lossen door deze met Sol zacht te maken en vervolgens om te vouwen over de rand van het roer. Ook de striping op de tiptanks paste in mijn geval niet exact, maar dit kan eventueel te wijten zijn aan een afwijkende vorm van de kit. Misschien dat het bij de Tamiya bouwdoos van de Thunderjet wel precies aansluit. Nu was aantippen met een beetje rode verf noodzakelijk, maar niet onoverkomelijk. Voor iemand die 'decallen' niet tot de meest geliefde onderdelen van de modelbouwhobby rekent was het een prettige ervaring.

Een aanrader dus voor iedereen die een Nederlandse Thunderjet wil bouwen en ik neem aan dat de kwaliteit en het te behalen resultaat bij de andere schalen identiek is. Waren de decals van de kitfabrikant Academy ook maar van deze kwaliteit, maar dat valt hier verder buiten beschouwing. Voor een impressie: enkele foto's van het gebouwde model zijn te vinden op het IPMS forum, in de sectie 'In aanbouw'.

Peter Lambeck

Hoe groeit een artikel voor de MIP? Soms heeft dat een simpele aanleiding. In 2011 hadden wij bedacht om als thema voor de ESM allerlei MIG-vliegtuigen op tafel te zetten. Almer Regter zou meedoen met een MIG-21 zoals die was ingezet in Afghanistan. Over de precieze kleuren en camouflages was weinig bekend, maar Rene van Woezik had begin jaren '90 veel foto's gemaakt van Russische vliegtuigen in de toenmalige DDR. En op het internet bleek op enkele Russische sites veel informatie te vinden over de beschilderingen en voorschriften.



SIG Oost-Europa 10 JAAR

MASKIROVSKA

camouflage in de VVS

Door Almer Regter & Rene van Woezik

De Sovjet luchtmacht was georganiseerd in min of meer zelfstandige onderdelen. Dit artikel gaat het over de zogenaamde Front Luchtmacht. Deze diende om langs en boven de frontlinie luchtsteun te verlenen en daar de vijandelijke jagers op afstand te houden. Vanaf het midden van de jaren '70 tot 1992 waren de vliegtuigen van de Front Luchtmacht gecamoufleerd. We mogen blij zijn dat met het instorten van de Sovjet Unie spotters en fotografen in drommen naar Oost-Duitsland trokken om daar de tot dan toe geheime Sovjet bases en vliegtuigen te fotograferen. Het zijn in dit tijdvak vrijwel de enige beschikbare foto's van goede kwaliteit van deze vliegtuigen in hun "koude oorlog" beschilderingen. Er zijn Russische foto's, maar die zijn ofwel voor propaganda gemaakt of ze zijn grijs en grof. In beide gevallen heb je er als modelbouwer niet veel aan. Na 1992 kwamen er in het nieuwe Rusland allerlei nieuwe kleurenschema's, die worden in dit artikel niet beschreven.

De vele spottersfoto's waren het begin van deze speurtocht. De foto's geven aan dat er vaste kleuren voor de camouflage gebruikt werden. Maar ook dat er daarnaast nog wat vreemde uitschieters waren, waarover later meer. Ook bleek er enige orde te ontdekken in de kleurenschema's. De kleuren en de patronen waren voorgeschreven in een document uit 1974 waarvan de titel luidt: "De techniek van het aanbrengen van camouflage op objecten van de VVS". Dit is een uitgebreide instructie voor het camoufleren van vliegtuigen en vliegveldgebouwen. Dit was niet alleen gebruikt in de Sovjet Unie, maar ook in een aantal andere landen van het Warschau Pact. In elk geval in Polen, Tsjecho-Slowakije en de DDR.



Airfix 1/72 MiG-23MF in het midden kleurenschema met een zuidelijke uitstraling door het opvallende gebruik van zandgeel.

De Maskirovska-theorie

De eerste vormen van camouflage werd toegepast door jagers die de natuur imiteerden. De oorsprong van de moderne camouflage liggen in de Eerste Wereldoorlog waarin het eerste tastbare vlekkencamouflage in 1916 werd toegepast op een Duitse Stahlhelm van de Sturmtruppen. Al snel vond het camoufleren zijn weg naar tanks, schepen en vliegtuigen.

In de jaren dertig deden ook de Russen diepgaand wetenschappelijk onderzoek naar de waarneming en camouflage. Er werden proeven gedaan met stippen, vlekken en contrasterende kleuren. Het Russische woord "maskirovska" behelst het hele scala van camouflage, mimicri en misleiding. De principes daarvan worden nog steeds toegepast.

Er ligt dus een doordachte theorie aan de basis van het beschilderen van vliegtuigen. Het was duidelijk dat je met verf alleen een vliegtuig niet onzichtbaar kan maken. Daarom werd er voor gekozen om met een "deformerende" beschildering de omtrek en vorm van het toestel moeilijk herkenbaar te maken. Om dit te bereiken werden contrasterende kleuren voorgeschreven. Daarbij moesten donkere kleuren aansluiten op kenmerkende schaduwen die het geparkeerde vliegtuig zelf zou maken. Ook moesten kenmerkende vormen worden verhuld door bijvoorbeeld donkere kleuren te schilderen rond de cockpit, op de neus en de overgang van de vleugels naar de romp. Verder mochten de vlakken niet symmetrisch zijn en mochten ze ook niet te klein zijn. Zo werd ook de vorm van een vliegend toestel gebroken.

Er worden vijf kleuren genoemd voor het beschilderen van de boven- en zijkant en twee kleuren voor de onderkant. Deze kleuren voor de bovenkant zijn donkergroen, lichtgroen, donkerbruin, bruin en zandgeel. Voor het beschilderen van de onderkant waren er de kleuren lichtblauw en grijsblauw.

Voor een land zo groot en met zulke uiteenlopende klimaten en landschappen als de vroegere Sovjet Unie werden met deze kleuren per regio en seizoen verschillende kleurstellingen bedacht, zie tabel 1.

Eerst werd het hele vliegtuig aan de boven- en zijkanten in de basiskleur geschilderd. Daaroverheen moest dan per vliegtuig een patroon worden geschilderd van één of meer andere kleuren. Het patroon werd uitgetekend met krijt en moest bestaan uit vlakken met grote golvende lijnen. Het was de bedoeling dat er geen twee toestellen hetzelfde waren beschilderd. Het moet voor het beschilderen van een heel squadron een hele uitdaging zijn geweest om voor elk vliegtuig een ander schema en andere kleurstelling te bedenken!

Tabel 1: kleuren per regio en seizoen

Regio	*Basiskleur zomer*	*Patroon zomer*	*Basiskleur winter*	*Patroon winter*
Noord	Donkergroen	Wit, zandgeel	Wit	Donkergroen, zandgeel
Midden	Donkergroen	Donkerbruin, zandgeel	Wit	Donkergroen, donkerbruin, zandgeel
Zuid	Bruin	Donkergroen, donkerbruin	Bruin	Donkergroen, wit lichtgroen, zandgeel



OST 1/72 MIG-21SMT in het donkere Siberische kleurenschema gecombineerd met zandgeel.

De praktijk

In de praktijk werden de kleuren voor de midden en zuidelijke regio's door elkaar gebruikt. Je kunt dus vliegtuigen zien met alle vijf de camouflagekleuren tegelijk. Een voorbeeld van een midden kleurenschema met een zuidelijke uitstraling is het 1/72 model van de MiG-23MF van Airfix (903036) waarin vooral het zandgeel nadrukkelijk aanwezig is. Een ander voorbeeld is het donkere Siberische kleurenschema met zandgeel bij het 1/72 model van de MiG21SMT van OST (17-296-75). Er zijn vele variaties mogelijk.

Verder werden beschilderingen soms aangepast wanneer een eenheid werd verplaatst. De kleuren die dan het meest uit de toon vielen in de nieuwe omgeving konden dan worden overgeschilderd met meer passende kleuren. Je kan daarom vliegtuigen zien met bijvoorbeeld versleten en verbleekte bruine kleuren met daarbij verse heldere groene kleuren. Die eenheid is dan overgeplaatst van een zuidelijke regio naar het noorden. Een voorbeeld daarvan is de camouflage van het (gemodificeerde) VEB Plasticart 1/72 model van de Su-7B zoals die begin jaren '70 op Templin in de DDR heeft gevlogen; een zuidelijk, vier tonen kleurenschema.

Daarnaast werd er ook afgeweken van de voorgeschreven breedte van de verfpatronen. Met name de dualseat Floggers waren in de praktijk voorzien van een kleurenschema in bredere verticale banen zoals bijvoorbeeld MiG-23UB 93 rood van het 833 IAP te Altes Lager.

De Sovjet Unie exporteerde veel vliegtuigen naar 'vrienden' in het Midden Oosten en Afrika. De piloten uit die landen werden opgeleid in de Sovjet Unie. Om ze zo goed mogelijk te laten wennen waren deze vliegtuigen al beschilderd in een woestijnschema. Dit was een zandgele ondergrond met daarop vlekken van bijvoorbeeld lichtgroen, donkergroen of donkerbruin. Het waren echter wel Russische toestellen met rode sterren.



Een gemodificeerde VEB 1/72 Su-7B in zuidelijk 4-kleurenschema.

Ook enige toestellen die in Afghanistan werden ingezet, kregen een zandgele ondergrond met donkere vlekken.

Om het allemaal nog wat lastiger te maken zijn er ook andere, niet standaardkleuren gebruikt. Dit zijn vooral okerbruin en de in Rusland alomtegenwoordige heldergroene kleur die je ziet op bankjes in het park, hekken, zomerhuisjes, bruggen en ga zo maar door. Deze heldergroene kleur werd vaak gebruikt om het schilderwerk te herstellen bij slijtage of na kleine reparaties. Zo zijn er in de DDR verscheidene MiG-27s, Su-17s en Su-25s waargenomen die meer of minder met de lichtgroene "kwast" zijn bewerkt. Meestal betrof het het omnummeren van de code waarbij het oude boordnummer werd overgeverfd met het heldergroen en de nieuwe code daarop werd aangebracht.

Leuk om te vermelden is dat de SIG-Eastern-Europe uit de UK deze kleur "tractor green" heeft durven noemen en daardoor een hoop hatemail kreeg van verontwaardigde Oost-Europese modelbouwers. Hoe dit groen nu echt wordt genoemd weten we nog steeds niet. Misschien juist wel mooi om dat zo te houden... maar wij noemen het Datsja-groen.

Slijtage

De verf was een matte lak die behoorlijk gevoelig was voor verwering. De verwering kan zo ver gaan dat je de kleuren bijna niet meer uit elkaar kunt houden. Alles is dan namelijk vaal en uitgebleekt. Het groen wordt pistache, het zand wordt roze en

het donkerbruin wordt lichtbruin. Leuk om op je modellen toe te passen is de zichtbare scheidingslijn van de doeken waarmee onze Sovjet vrienden bij gebrek aan hangarruimte de voorzijde van de kisten inpakten. Hierdoor is het middendeel tot de staart flink uitgebleekt terwijl het voorste deel van de kist er nog fatsoenlijk uitziet.



Een MiG-23UB 93 rood tweezits Flogger in een camouflageschema met brede verticale banen (let ook op de Luftwaffe verkeerstoren op de achtergrond).

De uitschieters

Met name vanwege de intensieve aandacht voor het 16e Luchtleger in de DDR vielen enkele kisten op door afwijkende kleurenschema's. Dit was het geval bij de beroemde MiG-25RBSch, 38 rood, gebaseerd bij het 931 ORAP op Werneuchen en later op Neu Welzow, die in plaats van het standaard overall grijs interceptor schema, was voorzien van een wild bruin/groen/zand kleurenschema waarvan voor het gemak maar werd aangenomen dat het ging om een Foxbat die in de Afghanistanoorlog (ja, die vorige oorlog waarbij de Sovjets aan de beurt waren) had gevlogen. Een van de auteurs was in de gelukkige omstandigheid om bij onze Russische vrienden in de DDR over de vloer te komen. Navraag bij de vliegers leerde dat het ging om een enkele kist die uit Siberië afkomstig was.

Een andere zogenaamde Afghanistan veteraan, de Su-25 30 rood, van het 357 OShAP te Brandis, was gesierd met een zandkleurig kleurenschema met kleine donkergroene vlekken dat niet zou misstaan in Afghanistan. Dit betrof echter een initiatief van het grondpersoneel, een andersoortig kleurenschema met de standaard verf.

Er zijn ook voorbeelden van kisten met afwijkende kleuren zoals Su-25 39 rood van het 357 OShAP. Deze kist was voorzien van een donkergrijs of donker olive op de romp met details van Datsja groen: Het trapluikje, afgebladderde randen van intakes en de staart en de slats aan de voorzijde van de vleugel waren in het Datsja groen gesierd. Dus nee, geen Afghanistanverleden of nieuw kleurenschema maar een gebrek aan verf dat werd opgelost door restanten te mengen. Soms is de verklaring eenvoudig.



Deze Su-25 30 rood heeft een zandkleurig schema met donkergroene vlekken, een test van het grondpersoneel te Brandis.



Su-25 39 rood in een afwijkend schem a met grote vlakken Datsja groen.

Een extremer voorbeeld is MiG-27K 12 blauw van 559 IBAP te Finsterwalde waarbij de gehele neussectie is meegenomen. Ook bij de fighters waren de nodige afwijkingen zoals MiG-29 09 wit van het 733 IAP te Damgarten die over het standaard grijs groen gemaakt was of nog extremer, een MiG-29 44 wit voorzien van overall lichtgroen met donkergroene vlekken. Dit betreft experimentele schema's die verder geen vervolg kregen. Daarnaast hadden ook de 1/1 spuiters wel eens een dipje. Let maar op de lichtgroene streep op de staart van MiG-27K 04 blauw van het 559 IBAP te Finsterwalde. Tijd voor een cup a soup? Deze Flogger is verder voorzien van een opvallend zuidelijk kleurenschema met veel lichtbruin terwijl de meeste MiG-27s een zeer donker schema droegen.

Bottom line is dat er binnen de standaard ook veel variatie mogelijk is. Dat is ook meteen de charme die het maken van Sovjet modellen zo leuk maakt. Helaas houdt de huidige Russische luchtmacht zich veel strakker aan het standaardiseren, neem alleen al het nieuwe donkergrijs op alle helikopters. Fijn dat wij onze plastic kisten kunnen spuiten in mooie wilde schema's. En maak je vooral dus niet druk over een puntje meer of minder wit.

Welke kleuren?

Hier lopen we tegen het laatste probleem aan. Er zijn geen versgeschilderde vliegtuigen meer in het schema van de jaren '70 en '80. Er is dan ook geen vergelijkingsmateriaal voorhanden om bijvoorbeeld langs een kleurenwaaier te leggen. Als er een directe relatie is met de Aircraft Repair Plants van vandaag dan speelde de locatie waar de kist uit onderhoud kwam en gespoten werd ook een rol. Elke fabriek heeft namelijk zijn eigen verfpalet bestaande uit zo'n zevental kleuren en die kunnen meer of minder van elkaar verschillen. De onderstaande beschrijvingen zijn daarom een benadering die ongetwijfeld voor verbetering vatbaar zijn.



De beroemde MiG-25RBSh 38 rood in een ongewoon schema van bruin/groen/zand.

Tabel 2: Verschillende kleuren

Donkergroen	Dit is een diepe donkere groene kleur. De kleur verweert naar een pastelkleurige tint met een bleek waas. Humbrol 75 en FS 34079 geven een goede match.
Lichtgroen	Deze kleur is een heldere olijfgroene kleur. Op zwart-wit foto's is geen verschil te zien met bruin.
Donkerbruin	Dit is een donkere chocoladekleur. Op kleurenfoto's is het verschil met donkergroen soms niet of nauwelijks te zien. Op zwart-wit foto's zien ze er identiek uit.
Bruin	Op een Russische discussiesite is deze kleur omschreven als "koffie met melk". Nu vraagt u zich meteen af: hoeveel melk? Maar het is wel een mooie omschrijving. De kleur is wat lichter en geler dan het bekende RAF dark earth. FS 30075 komt dicht in de buurt.
Zandgeel	Dit is een heldere zandgele kleur met een lichte oranje tint, FS32648. Als beide kleuren sterk verweerd zijn is het verschil met bruin ook op kleurenfoto's, bijna niet meer te zien.
Lichtblauw	Deze kleur is een hele bleke helderblauwe kleur. Humbrol 65 met wat extra wit er door is een goede tint.
Grijsblauw	Deze kleur lijkt sprekend op de Duitse WO2 kleur RLM76. FS36473.
KO-814	Voor antennes, radomes diëlectrische panelen, etc. waren geen kleuren voorgeschreven maar een type verf (KO-814). De kleuren lijken te variëren met het type vliegtuig. Op bijvoorbeeld de MIG-21, Su-17, Su-22 en Su-25 zie je altijd donkergroen. Op andere typen zie je ook lichtgrijs, donkergrijs, wit en zwart. De meest gebruikte kleur was half glanzend donkergroen, FS24108.
Datsja groen	Dan is er nog de overal gebruikte kleur heldergroen voor het schilderen van alles wat in Rusland een verfje behoeft. Dit is een hele heldere kleur die dicht in de buurt komt van Humbrol 2 (emerald) en verbleekt naar Humbrol 131. FS 34138 lijkt er op. Ook goed bruikbaar is Revell 364. Wij noemen deze kleur Datsja groen.



MiG-27K 12 blauw met een opvallend lichtgroene neus.

Camouflagekleuren

In dit overzicht verwijzen we naar FS nummers en Humbrol kleuren. We denken dat daarmee een vergelijking is te maken met verf van andere fabrikanten. We houden geen rekening met schaaleffecten en verwering. Gebruik dit overzicht dus vooral als uitgangspunt en niet als absolute waarheid. Er zijn enkele fabrikanten die kant en klare kleurtjes leveren zoals AKAN en White Ensign Models.

Tot slot

We hebben geprobeerd met dit artikel enig inzicht te geven in het systeem van vliegtuigbeschildering en de vele afwijkingen daarvan. Het laatste woord hierover is nog niet gezegd en we gaan verder met onze zoektocht. Wie meer voorbeelden wil zien kan terecht op de SIG Oost-Europa pagina's van de IPMS-website. Daar staat ook een vertaling van het schildervoorschrift.



MiG-27K 04 blauw te Finsterwalde.

Gebruikte afkortingen

- IAP: Jachtvliegtuigen Regiment
- IBAP: Jachtbommenwerpers Regiment
- OBAP: Onafhankelijk Bommenwerpers Regiment
- ORAP: Onafhankelijk Lucht Verkennings Regiment
- OShAP: Onafhankelijk Shtumovik Regiment
- VVS: Luchtstrijdkrachten
- ZGV: Zapadnaya Grupa Voisk (Western Group of Forces)

VAN HET BESTUUR

Het is de dag na onze Sinterklaas viering. En ik ben nog in Nederland! Tijd om weer aan IPMS te denken. Gezien het feit dat het laatste nummer van de MIP uit 2012 nu voor u ligt ook een moment voor een kleine terug- en vooruitblik. Ik denk dat we behoorlijk tevreden kunnen zijn over 2012: ons verenigingsblad MIP bleef op een hoog peil en verscheen vijf maal. Het ledenaantal blijft stijgen. Onze activiteiten breiden zich langzaam maar zeker verder uit met bijvoorbeeld excursies naar (denkt het bestuur) interessante locaties. Ook zijn de contacten met importeurs en fabrikanten opnieuw aangehaald en verstevigd. Verder was ESM ook in 2012 weer een geweldig evenement.

Voor 2013 willen we op de ingeslagen weg verder. Met hier en daar nieuwe uitdagingen. Zoals het formeren van een nieuw ESM team, dat in december al behoorlijk gestalte krijgt, nieuwe excursies en de contacten met fabrikanten. Dat laatste kost veel tijd en vordert maar langzaam. Airfix en Italeri staan op de agenda voor 2013. Ook willen we de contacten met buitenlandse IPMS-verenigingen aanhalen. And last but not least: gaan we in 2013 echt over het aantal van 1.000 leden? We zijn positief gestemd.

Ook hoop ik dat de contacten die de IPMS-leden onderling met elkaar hebben zich verstevigen en verbreden in 2013. Zowel op het gebied van puur het in elkaar plakken van plastic modellen als op sociaal gebied. Dat laatste vind ik persoonlijk eigenlijk nog belangrijker!

Een goed 2013!

Gert Vlaanderen
Voorzitter

MODELBOUW IN PLASTIC
IPMS NEDERLAND

REGIO NIEUWS

Regio Haarlemmermeer

Zoals beloofd in het vorige stukje uit de Haarlemmermeer, eerst even een terugblik op de zomerstop. Aangezien we twee maanden geen reguliere bouwavonden hadden, werd er als alternatief bij de mensen thuis gebouwd. Meerdere keren 's avonds en twee keer een acht uurs marathon! Een keer bij Joost Hydra thuis, waar flink werd gebouwd, en na afloop werd genoten van een lekkere Chinese maaltijd.

Op 19 augustus, wat later de warmste dag van het jaar bleek te zijn, waren we te gast bij Jan-Kees Kense, waar we in de praktijkruimte van zijn vrouw lekker hebben zitten plakken. Ook hier werd weer flink productie gedraaid, met als afsluiting een heerlijke barbecue in de tuin van Jan-Kees en zijn vrouw Monique.

Onze hartelijke dank gaat uit naar Joost en naar Jan-Kees en Monique!

Wij begonnen het nieuwe modelbouwseizoen met de Open Dag in Fort Veldhuis, waar we met veertig bouwers aan het werk waren! Het mooie weer buiten zorgde voor de nodige bezoekers, en door de medewerking van verschillende andere verenigingen was ook dit weer een topdag!

Andere evenementen waar we de afgelopen tijd onze gastvereniging hebben gepromoot, zijn tijdens de Modelbrouwersdag in Gorinchem en Scale Model Challenge in Veldhoven. Tijdens beide evenementen was ons treindiorama in zijn volle glorie te bewonderen.

De Modelbrouwersdag is een initiatief van het gelijknamige forum en de dag werd voor de eerste keer grootschaliger aangepakt. Een prettige, goed bereikbare hal, met catering in de zaal. Wat hier vooral opviel waren de vele gerichte vragen die men kreeg, echt leuke modelbouw discussies waren het gevolg! Kortom, volgend jaar zeker weer!

En dan natuurlijk Scale Model Challenge, toch zeker wel de ESM van de tankbouwers te noemen! Alweer groter dan voorheen, uitstekende locatie, een wedstrijd met modellen om van te dromen, toch ook leuke aanbiedingen bij verschillende handelaren. Niet meer weg te denken uit de modelbouwagenda, ook volgend jaar weer!

En dan nog even naar de toekomst: ergens in februari weer de open Dag van de Regio Haarlemmermeer/VMWH: 9, 16 of 23 februari? Later meer!

René Erhart





Regio Noord

Verslag 8 september

Ondanks het mooie weer verzamelden zich vanaf een uurtje of één weer een aantal leden van de Twenot en IPMS zich in MFC de Wier in Ureterp. De opkomst was deze middag een stuk minder dan de vorige keer, een aantal vaste "hofleveranciers" schitterden door afwezigheid. Ook opvallend, het aantal "zware jongens" in schaal was minder. Kan natuurlijk gekomen zijn door een grootser Twenot evenement in Overloon, een planning komt soms wat ongelukkig uit.





Desalniettemin, de sfeer was deze middag wederom goed. Er waren weer een paar oude bekenden die hun gezicht en hun modellen lieten zien, er waren nieuwe gezichten (toch weer), doosjes wisselden (soms meermalen) van eigenaar. Soms ligt dat ene modelletje gewoon onder op de stapel...

Wat was er te zien aan gebouwd spul? Een hele rij aan voertuigen in 1/35 in verschillende uitvoeringen, waarbij de GMC de basis was. Aangevuld met nog een rij voertuigen van divers kaliber, van dezelfde bouwer. De rijen besloegen een



viertal tafels, in lengte richting. Mooi om te zien. Daarnaast nog een stuk gemechaniseerd modern geschut, een Audi R8 Spyder, de Ford GT en een Airfix Lynx (recensiemodellen, dus voldoende gespreksstof). Een vacform verbouwing van Vickers Vimy naar een commerciële versie, door iemand die hiermee ook ervaring opdoet op het gebied van de vacform bouw.

Een aantal Matchbox 1/76 diorama's, Russische heli's en een Tu-22 ontbraken ook niet. Een tafel gevuld met oude boxart, Faller en UPC om weer terug te gaan in de modelbouwtijd. Ook deze vulling van tafelruimte leverde weer gespreksstof op, en werden dozen en inhoud met elkaar vergeleken.

Voor de aanwezigen toch een waardevolle middag. Er werden weer volop ideeën uitgewisseld, technieken besproken, modellen bekeken en beoordeeld (vaak op hun bouwgemak en maakbaarheid, het plezier in de bouw staat voorop). En er werd al vooruit gekeken naar ESM. De agenda voor de komende periode is nog wat leeg, maar we hopen binnenkort de planning voor 2013 te kunnen gaan maken.

Peter Neinhuis

Regio Noord-Holland

21 september en 19 oktober

Op vrijdagavond 21 september werd weer de eerste reguliere regioavond voor de Regio Noord-Holland na de zomer gehouden. Deze keer waren we te gast bij Pieter Posthumus in Hoorn. Helaas viel deze avond de opkomst met slechts vijf personen een beetje tegen, maar desondanks was de tafel redelijk gevuld.

De gastheer zelf had zijn bijna meerjaren project, een 1/32 F-8C Crusader ombouw, weer op tafel liggen, terwijl de rest aanvulling gaf met onder meer een 1/48 F-5A en 1/48 carrier deck met voertuigen in aanbouw, had Sjaak zijn vorderingen met de Routemaster bus van Revell ter aanschouwing meegenomen en hadden Peter en Meindert een drietal Russische vlieggebakjes op tafel gezet.

Nadat al snel alle modellen bekeken waren, werd de avond voortgezet op de normale manier met eerst een kop koffie gevolgd door het glas bier/fris/ijsthee enz. en een versnapering. Ondertussen werden ook de nodige perikelen over werk, defensie, enz. doorgenomen en werd er uitgebreid in de meegebrachte tijdschriften van de leestafel gesnuffeld naar interessante artikelen. Ook moest Pieter uiteraard zijn trotse aanwinst in de vorm van een 1/32 BR 50 Stoomloc nog showen. Deze hadden we al eerder gezien, maar nu was deze ook echt in actie te zien met alle speciale effecten in bedrijf zoals licht, geluid, rook en stoom. Echt een mooi stukje techniek.

Al snel liep ook deze avond weer op zijn eind, maar de volgende avond liet niet lang op zich wachten, want vier weken later was deze reeds gepland. Al vroeg was al bekend dat de oorspronkelijke gastheer en gastvrouw door een evenement de volgende dag, geen avond konden organiseren. Nadat eerst was geprobeerd de avond te ruilen met Pieter, werden later Richard en Daniëlle Kist bereid gevonden de avond te organiseren. Helaas viel ook hier weer door verschillende omstandigheden de opkomst van slechts zes personen tegen.

Toch mocht dat ook deze avond de pret niet drukken en zoals dat op bijna elke avond gebeurt, trokken als eerste de modellen op tafel de aandacht, waarna een ieder al snel aan de koffie zat. Op tafel stond al het eerste model van Jelmer, zoon van Daniëlle en Richard, in de vorm van een eenvoudig insteekmodel van een Spitfire, met verkeerd ontworpen vleugels, maar al wel geschilderd en voorzien van roundels.

Ook Richards verzameling van 1/43 Formule 1 raceauto's uit vervlogen tijden was weer aangevuld met een model. Verder had Sjaak het interieur van de bus klaar. De buitenkant was klaar om gespoten te worden, maar wegens de voorbereidingen daarvoor niet meegenomen. Het resultaat was reeds op de ESM te zien op de recensietafel bij de IPMS promotiestand. Verder had Peter een paar 1/72 modellen meegenomen. Als klap op de spreekwoordelijke vuurpijl, had Richard voor een vriend van hem een complete 1/72 Saturnus V raket in bewaring. Deze moest uiteraard even uit de doos worden gehaald en opgebouwd, wat erg eenvoudig was, aangezien de verschillende trappen van de raket al gebouwd zijn. Dit model wordt toch wel imposant en groot met een hoogte van 1,5 meter, maar laat voor wat betreft detaillering een beetje te wensen over door het ontbreken van ondermeer de maanlander. Met de ESM voor de boeg werden de laatste voorbereidingen daarvoor getroffen. Rond een uur of half een vond een ieder het welletjes en ging men weer huiswaarts.

Pieter en Geja, Richard en Daniëlle, hartelijk dank voor de gastvrijheid op deze avonden.

De eerstvolgende regioavond is op 11 januari 2013 bij Michiel en Petra Woort, Wierdijk 11, Zwaag

Michel Heuveling

Regio Oost

Regiomiddag 15 september

De vierde regiomiddag van dit jaar had een vrij laag aantal bezoekers, maar toch was er genoeg te zien. Op initiatief van Ron Calbo, die contact heeft met Roy Cross, de tekenaar van de Airfix boxart, was er naast het boek over de tekeningen op de Airfix doosjes; een ruime verzameling gebouwde Airfix modellen met deksels van doosjes en zakjes te bewonderen. SIG Israël toonde een 1/35 Super Frelon helicoptère in aanbouw en een 1/48 Arava (dubbelstaart transporttoestel). Verder werd de tafel gevuld met hoofdzakelijk vliegtuigen en een enkele tank.

De uitslag van de verkiezing van model van de dag: 1/35 Aerospatiale Super Frelon van Hille Jansma; 1/48 B-26B "Marauder" van Wim Nijenhuis; Twin Mustang; Grumman "Panther" en Grumman "Tigercat" van Rob van Oosterzee; 1/72 Supermarine "Spitfire" V met clipped wing van Dick van Faassen; 1/144 F-20 "Tigershark" van Dick van Faassen; en voor de voertuigen: Hotchkiss tank van René

Schilder. Het was één geslaagde middag.

Jan de Haan

Regio West-Friesland

September

Op vrijdag 14 september vond de regiobijeenkomst plaats bij Han de Roos te Nieuwe Niedorp. Deze avond was weer de vaste equipe aanwezig en was de modellentafel goed gevuld. Wat er deze keer gelijk uitsprong was de 'mule train' van Han. Deze bestaat uit een paar grote karren die werden voortgetrokken door een span van wel twintig muildieren. Deze mule trains werden ingezet in het Wilde Westen voor het vervoer van ladingen over lange afstand, zoals zouten en andere mineralen die werden gewonnen in Death Valley. Ze waren vergelijken met de lange vrachtwagencombinaties zoals die vandaag de dag worden gebruikt in Australië (de zogenaamde 'road trains').



Koos Remmé had als blikvanger een halfvoltooide Spitfire Mk. Ia meegenomen. Dit is het nieuwe model van Revell (1/32) en het is een verschil van dag en nacht met de oude mal. Op de tafel prijkten verder een aantal vliegboten, waaronder een Short Sunderland en een Dornier 24T van de Luftwaffe, van Ian Pegg. Arlo had deze keer een in aanbouw zijnde Italiaanse pantserwagen (AB 41) meegenomen. Een strak model, waar echter nog het nodige aan moet gebeuren.

Naast de modelbouw zijn er ook nog een aantal organisatorische kwesties aan de orde geweest. Zo hebben we besloten dat Han zich meer gaat richten op de promotionele kant van onze regio. Hij heeft namelijk goed zicht op lokale evenementen waar we onze regio kunnen promoten. De werkzaamheden van Arlo blijven verder ongewijzigd. Daarnaast hebben we besloten dat onze regiotafel op de ESM ook dit jaar een algemeen karakter krijgt (dus geen thema) om zoveel mogelijk mensen aan te kunnen trekken.

Verder hebben we de avond gevuld met het bekijken van de hobbykamer van de gastheer. In het afgelopen jaar heeft de treinbaan aardig vorm gekregen en de stapel dozen groeit gestaag. De verzameling Dakota's blijft indrukwekkend, vooral de kisten die in blank metaal zijn afgewerkt. Al met al was het weer een geslaagde avond.

Oktober

Op vrijdagavond 12 oktober vond de regiobijeenkomst plaats in de winkel van Huider Modelbouw te Heerhugowaard. Huider Modelbouw is een begrip in de regio door het uitgebreide assortiment op het gebied van statische en dynamische modelbouw. Specialismes zijn spoorwegmodelbouw en plastic modelbouw. De eigenaar, Ernst Huider, is al jaren actief op het gebied van modelbouw en ook bekend met de IPMS. Hij heeft ons dan ook net als vorig jaar graag de ruimte gegeven voor het houden van een bijeenkomst in zijn zaak, waarvoor wij hem van harte bedanken.





Het werd een leuke gezellige avond waarop de modellentafel zeer goed gevuld was. De verscheidenheid aan modellen was groot. Zo waren er onder meer een landingsvaartuig en een Italiaanse Fiat BR 20 bommenwerper van Ian Pegg. En had Bart Groeneveld een fraaie Seafire en een Fairey Firefly van de Fleet Air Arm meegenomen. Koos Remmé voorzag de tafel van een aantal vliegtuigen en militaire voertuigen, waaronder een Panzer Lang tankjager en een GAZ truck van het Rode Leger. Arlo vulde de tafel met een nagenoeg voltooid exemplaar van de nieuwe Hongaarse Toldi tank van HobbyBoss en nog een aantal zwaargewichten uit de Tweede Wereldoorlog en de Vietnamoorlog. Op deze avond mochten we ook Henk en Joop Hirs van de Regio Noord-Holland verwelkomen. De Strikemaster trainers in kleuren van de Amerikaanse agressors en Nederlandse camouflage uit de meidagen van 1940 riepen de nodige vraagtekens op. Zo ook het in aanbouwzijnde lichtblauwe ruimteschip van de Thunderbirds.

Eén van de grootste blikvangers van de avond was de nu voltooide 'mule train' van Han de Roos. Het is een indrukwekkend model geworden dat op een modelbouwshow zeker niet zou misstaan.

Het kiezen van deze lokatie mistte zijn uitwerking niet op onze regio-avond. Opnieuw hebben we aantal (oude) nieuwe gezichten mogen verwelkomen en ook, in de aanloop naar de ESM, diverse klanten kunnen informeren en interesseren voor de regio en de IPMS. De modellentafel was goed gevuld, mede dankzij Ian Pegg die een groot aantal geallieerde vliegtuigen (Fairey Battle, Spitfires) en voertuigen (Amerikaanse halftracks en tanks) had meegenomen. Opvallende verschijningen waren verder een Albatross vliegboot in wit met rode vlakken van de US Coast Guard van Han de Roos en een massieve blauwgrijze pantserwagen. Paul Patist heeft na jaren weer de draad opgepakt en zijn eerste product, een Piper Cub van de Koninklijke Landmacht, is een goed voorbeeld dat je je vaardigheden altijd weet behouden.

Zoals gebruikelijk stonden er ook nog even wat praktische zaken op het programma. Zo hebben we de opzet van de regiotafel voor de ESM besproken. Dit wordt onze eerste presentatie, derhalve hopen we door zoveel mogelijk diversiteit aan onderwerpen zoveel mogelijk mensen te interesseren.

Verder heben we het nog gehad over de regio-avonden voor volgend jaar. Plan is wederom eens in de twee maanden een bijeenkomst in te plannen, rekeninghoudende met de schoolvakanties. In principe zien Jos Visser, Han de Roos, Peter Koopmans, Bart Groeneveld, Ernst Huider en Arlo Werkhoven mogelijkheden.

De rest van de avond hebben we benut om doosjes en treintjes te kijken en waar nodig de voorraden modelbouwartikelen aan te vullen, we gaan per slot van rekening weer de winter tegemoet...

Arlo Werkhoven

Regio Zuid

Regiodag 16 september

Op deze mooie zondag stond Berghem vol met bordjes: "Rommelmarkt, pijl volgen". Gelukkig wist tenminste een deel van de modelbouwers uit Zuid aan deze verlokking te ontsnappen en het huis van Arie Vos te bereiken. Daar wachtte ons een warme ontvangst. De collectie van Arie, die grotendeels uit post-WO2 vliegtuigen van de Nederlandse luchtmacht bestaat, stond te blinken in de vitrines.

We konden in de tuin uitgebreid praten over onze hobby, het gesprek liep van de diverse nieuwe Spitfire modellen die nu in plastic verschenen zijn, tot wat er wel niet uit vliegtuigen geworpen kan worden. Van de Skyraider die met een wc-pot onder de vleugel van Station Dixie (what's in a name?) vertrok kwamen we op de schapen die door het Italiaanse leger in Ethiopië aan parachutes werden gedropt om te eindigen bij de Russische koe die een Japanse vissersboot tot zinken bracht. Genoeg stof voor een hoop virtuele diorama's. Arie reist veel en had dan ook mooie verhalen over het Verre Oosten en de modelbouwindustrie en -winkels ter plaatse.



Er is deze zomer niet zo heel intensief gebouwd, de focus lag dit keer op de Savoia Marchetti SM-73 die in Zuid als groepsbouwproject gebouwd wordt. Het toestel is halverwege, het interieur zit er in, de romp is gemodificeerd en we kunnen nu met het schilderwerk en de opbouw van het diorama beginnen.

Daarnaast had Ton Meijer de nieuwste aanwinst van het vliegtuigmuseum Revolutie meegenomen, een vliegende vlo. Dit beestje, beter bekend onder de naam Pou de Ciel, was in de dertiger jaren het middel om het vliegen voor iedereen bereikbaar te maken. Het toestelletje bestaat uit een soort bromfietsmotor met vier vleugels en een zitplaatsje in een bijzonder kleine romp. In 1/72 levert het één van de kleinste modelletjes op die je op tafel kan zetten. Dit Engelse exemplaar was zelfs voorzien van een waar vlooien logo.



Arie en familie, bedankt voor de fijne ontvangst. Vliegende vlo op internet: www.aircraftresourcecenter.com/Gal7/6901-7000/gal6995-Pou-du-Ciel-Stern/00.shtm. Skyraider met toilet: www.midwaysailor.com/midwayva25bomb/ en www.carrierbuilders.net/element/element.php?id=755 Vliegende koeien: www.snopes.com/critters/farce/cowtao.asp. De Ethiopische schapen zijn niet op het web te vinden, daarvoor moet je Mario's videoverzameling doorvlooien.

Regio Zuid-Holland

Regioavond augustus 2012

Het vakantieseizoen had kennelijk geen invloed, want ruim 25 bezoekers vulden de zaal en ook de modellentafel was ruim en gevarieerd gevuld. Regelmatig komen ook modellen in aanbouw op tafel en dat is altijd weer interessant omdat je dan wat achter de schermen kijkt. Ook nu weer een aantal diorama's met tanks in de hoofdrol en zelfs een paar bebouwd. Een zeer forse versie van de Karel Doorman had op het dek een aantal historisch zeer onverantwoorde toestellen staan, maar het bleef toch een imposant gezicht.

Naast een aantal auto's in aanbouw stond een fraaie brandweerjeep. Een M-10 stuk mobiele artillerie en een gun-tractor completeerden het rijdend materieel.

In de vliegende afdeling zagen we in aanbouw een F-86K 1/48, idem een Do 335 en een Eurofighter. Een leuk groepje veeldekkers van rond de Eerste Wereldoorlog oogstte veel waardering. Onze KLu was verder aanwezig met een Apache in demo-tenue en verder nog een Kaasjager en ook een F-16. Later stond daarnaast ook nog een Starfighter met een wel zeer bijzondere beschildering. Uit vroeger jaren stonden er een Dakota van Silver City die mij herinnerde aan de eerste jaren van vliegveld Zestienhoven en een Boeing Vertol. Twee Strikemasters van de IPMS special edition, één geschilderd en één in Matchboxkleuren lieten zien dat deze modellen niet alleen zijn meegenomen, maar ook gebouwd werden.

Een fraaie Do 17 en Tracker, beide in 1/48, brachten mij bijna aan het eind van de tafel waar tenslotte een klein vliegdekschip de rij afsloot. Rein Nijssen gaf een stukje theorie over kleuren en hoe ze tot stand komen door mengen van een aantal basiskleuren. Over kleuren raken we in onze branche niet gauw uitgepraat en dat bleek ook nu.





Regioavond oktober 2012

Onze coördinator telde 31 bezoekers en wie zijn wij om dat te betwijfelen? Evenredig aan de drukte was het aantal modellen, een klein deel moest uitwijken naar een andere tafel. Daarom dit keer slechts een keuze uit wat er alles te zien was.

Diverse tanks, een kloeke bergingstank, een Tiger in Russische dienst en een idem Russische BT-7. Diorama's zijn langzamerhand een vast item, waaronder een scène in Normandië in 1944. Een plateau met een Russisch trio, een Su-15, Yak-141 en Yak-130.

Opmerkelijk verder een Amerikaanse Fokker F.32 en een hele serie maritieme vliegtuigen in 1/144. We zagen een Hercules en een Globemaster in aanbouw en een aantal Strikemasters stond klaar voor de ESM, naar ik aanneem. Ook een KLu-demo NF-5 in 1/48 stond er fraai bij. Een V-2, een Dewoitine D520 en een LaGG-3 zien we niet vaak maar nu wel.



Wim Hoogendoorn bracht licht rond het monteren en programmeren van LED's in modellen. Een korte cursus elektrotechniek met inbegrip van serie- en parallelschakelingen hoorde erbij. De techniek schrijdt razend snel voort en met slimme printplaatjes en glasvezel is van alles mogelijk. Tenslotte werd de laatste hand gelegd aan de voorbereidingen voor de regiotafel op de ESM.

Dick Boogaard

Regio Zuid-West

Regio Zuidwest gaat naar het verre westen...

Het was een lang gekoesterde wens om ooit eens de Nationals van de IPMS in de Verenigde Staten te bezoeken. Tot nu toe sprong dat af op de locaties, meestal op een plek waar je vanuit Nederland moeilijk naar toe vliegt. Maar dan komt 2012 en worden de Nationals gehouden in Orlando. En waar kennen we Orlando van? Ja juist: Disney World. En dat was dan ook precies de plek waar de Nationals werden gehouden. En daar heeft Arkefly een vaste lijndienst naar toe, dus was het bereikbaarheidsprobleem in één keer opgelost!


Contemporary Resort.

En daar gingen we dan op maandag 6 augustus, Lien en ik, met vlucht AR317 rechtstreeks naar de Nationals. Van te voren moet je je wel registreren als conventieganger, maar dan tel je ook volledig mee, toegangsbadge, speciale decalsheet (Phlorida Phantoms, jammer dat het niet mijn onderwerp is) en bovenal een bijzonder goedkoop hotelarrangement. En dat is wel belangrijk, want de heren van Disney weten anders wel wat een kamer kosten mag. De conventie werd gehouden in het Contemporary Resort en wijzelf logeerden in het Polynesian Resort, maar enkele minuten verderop met de monorail. De monorail stopt midden in het gebouw.

Op dinsdag 7 augustus hebben we alvast de omgeving verkend en ook gezien waar de conventiezalen lagen. Het verkennen doe je bij voorkeur binnen, want in augustus is het klimaat in Florida onaangenaam heet, vochtig en broeierig.

Op woensdag 8 augustus werd de conventie geopend en konden we onze badges etc. ophalen. Daarbij viel wel op dat de afhandeling daarvan niet erg vlot verliep. Maar ja, de conventie duurt vier dagen, dus het mag wat langer duren. En dan naar binnen waar het grote gebeuren aan de gang is. Wat vooral opvalt is dat het niet druk lijkt. De opzet is erg ruim en bezoekers (deelnemers) hebben natuurlijk alle tijd om hun bezoek te spreiden. Wat verder opvalt is dat veel fabrikanten (ook de cottage industry) er zelf met een stand staan.

Zo waren er onder andere Eduard, MPM, Tamiya, Yellow Wings Decals, Revell USA, maar ook kleinere zoals Mike West van Lone Star Models, Belcher Bits en zowaar in eigen persoon aanwezig Bill Koster van Koster Aero Enterprise, voor ingewijden een bekend producent van vacugevormde modellen. De man is al aardig op leeftijd en heeft alle tijd voor een praatje. En natuurlijk wilde hij ook met die vreemdeling op de foto. Op de stand van Squadron sprong mijn hart helemaal open toen ik de testshot kon bekijken van de 1/48 A3D Skywarrior van Trumpeter. Ze verwachtten dat die met de Kerst verkrijgbaar zou zijn, maar de laatste berichten spreken dat tegen. Ook was er een bekend man voor de lezers van Scale Aircraft Modelling, namelijk de hoofdredacteur Gary Hatcher, die ook alle tijd had voor een foto.


Contest room.

Natuurlijk had ik daar ook een missie: het promoten van IPMS-Nederland. Dat ging weliswaar niet zo gemakkelijk, want alle officials hadden het erg druk met, nou ja, officiële zaken. Toch hebben ze de uitnodigingen van onze ESM een mooi plaatsje gegeven op de tafel met andere evenementen. Op het moment dat je dit leest weet je ook of er veel Amerikanen op de uitnodiging zijn ingegaan.



Bill Koster op de foto met de 'vreemdeling'.

Vervolgens had de organiserende vereniging op donderdag 9 augustus een tocht naar Kennedy Space Center opgetuigd. Iedereen met de bus daar naar toe (ongeveer een uur rijden) en dan met de bus van het center een uitgebreide tour over het complex maken, waar je regelmatig uit kon stappen om zaken wat langer te bekijken. Zo maakten we de aftelprocedure van een Saturnus 5 mee en beleefden we ook een gesimuleerde lancering in de Space Shuttle. Letterlijk een schokkende ervaring!

Op vrijdag was het weer tijd om de Nationals te bezoeken. Deze keer lag de nadruk op de wedstrijd. Hiervoor was een aparte grote hal gereserveerd. Hier was nu eens echt sprake van een groot evenement: 800 inschrijvers en 2500 modellen! En veel van deze deelnemers moeten hun modellen dus in het vliegtuig meenemen. Zoals vaak het geval is voerden ook hier de vliegtuigen de boventoon, maar toch was er een enorme variëteit. Ook civiele voertuigen zijn populair en er waren zowaar ook nog enkele klassieke zeilschepen.



Bij toeval liep ik ook nog tegen een typisch Amerikaans verschijnsel aan: langs een muur stond een wat hogere tafel, met daarop een scherm. Ging je op je tenen staan om er achter te kijken dan zag je zowaar een mooi beschilderd vrouwenfiguurtje, maar met blote borsten! Dat kan natuurlijk niet zomaar in de openbaarheid staan. Een Amerikaanse medebezoeker vertrouwde mij toe: "Dat hebben jullie in Nederland gelukkig niet". Inderdaad! Op de foto's van de "contest room" blijkt dat het echt groot is. Verder gebruikte ik nog een deel van de middag om wat kleine inkopen te doen en iets te regelen met de man van Belcher Bits, waarna het terug naar het hotel was.


Tezamen met Gary Hatcher.

De zaterdag werd besteed aan een bezoek aan het Epcot Centre. Zeer de moeite waard. De volgende dag haalde ik de huurauto op en vertrokken we richting Tallahassee als tussenstop op weg naar Pensacola. Op maandag 13 augustus werd de tweede helft van de afstand naar Pensacola afgelegd via de Interstate 10, buitengewoon ontspannend rijden op een zeer ruim aangelegde weg.

Op dinsdag 14 augustus deden we waarvoor ik naar Pensacola was gekomen: het bezoeken van de training van de Blue Angels en het Naval Air Museum. Ik was in het paradijs aangeland! Alles wat ik tot nu toe in mijn Navy-collectie heb gebouwd en wat ik nog te bouwen heb staat daar in het echt! Wat wil je als modelbouwer nog meer? De training van de Blue Angels is een pracht gebeurtenis. Er is een tribune voor de toeschouwers en je zit er waarschijnlijk dichter bij dan op de reguliere shows.

Na de training het museum in, waar je ogen en tijd te kort komt. Eindelijk eens onder een echte Grumman Guardian staan! Woensdag 15 augustus weer terug naar het Museum, want in één dag krijg je niet alle informatie verwerkt. Helaas had ik nog pech, want de bus die de bezoekers langs de buitencollectie moet rijden lag er uit wegens onderhoud. Toch nog een stuk gemist!


De wedstrijd met zo'n 2500 modellen!

In de volgende dagen reden we via Montgomery, hoofdstad van Alabama, met een boog door Georgia terug naar Daytona Beach, waar we de laatste paar dagen doorbrachten tot het tijd was om op maandag 20 augustus helaas weer naar huis te vliegen.

Conclusie: Dit moet je een keer gedaan hebben, het is héél anders dan Telford maar op een andere manier zeker zo leuk, vooral door de relaxte manier van omgaan met elkaar van de Amerikanen.



Blue Angels in Pensacola.

Regio-avond 15 oktober

Ze zijn weer begonnen, de regioavonden op Seppe! We kwamen weer op het vertrouwde adres bij elkaar in de crewroom van het Vliegend Museum. De opkomst was, voor onze begrippen, heel behoorlijk met zeven bezoekers. Er waren niet veel modellen op de tafel, maar de verscheidenheid was wel heel groot.

Klapstuk van de avond was de nieuwste aanwinst van Rogier: een Lockheed EC-121 in vacform in 1/32! Je moet maar durven. Als het goed is heeft iedereen dit monster op de ESM kunnen zien. Verder was er op de tafel het volgende te zien: van Rogier een SU-27 UB Flanker-C in 1/32, een werkelijk prachtig project; van Leon in 1/72 een Sopwith Camel, een Airco DH-2 en een Nieuport 28, alsmede een Allouette III in 1/48 waaraan héél veel wordt gemodificeerd; van ondergetekende de Hawkeye in aanbouw, maar bijna klaar; de vacformsheets, in 1/48, van de P2V Neptune en de Martin Mercator en in 1/72 een Buckmaster van de US Navy. Om het eentonige vliegegeweld te doorbreken had Leon ook nog een antieke Packard in 1/48 van het merk Renwall meegebracht. Dat is pas echt een klassieker!

Uiteraard was er veel te lezen, we hadden elkaar tenslotte al maanden niet meer gezien. Er werd nog vooruitgekeken naar de ESM en ook voor "Goes" werden al wat zaken doorgenomen. Een geslaagde avond!

Theo Biesebroek

SIG NIEUWS

SIG Airliners & Civil Aviation

Verslag 25 augustus

Op zaterdag 25 augustus werd de zesde bijeenkomst van dit jaar gehouden. Traditioneel vindt op de laatste zaterdag van augustus de IPMS 'De Start'-bijeenkomst plaats en wat is er nu leuker dan op dezelfde dag de bijeenkomst van SIG Airliners & Civil Aviation (SIG A&CA) te houden?! Tien leden waren op 'De Start' aanwezig, die ook nu weer een gezellig samenzijn met overige IPMS-leden werd. Tegen twaalf uur verplaatste een deel van de SIG A&CA leden zich naar de Luchtvaart Hobby Shop, het vaste honk voor bijeenkomsten van de SIG-Airliners. De leden hadden enige modellen meegenomen, onder andere een gereed zijnde 1/144 Boeing 737-200 Air Malta (Joz Laan). Daarnaast enkele modellen in aanbouw: 1/144 Fokker-50 en 1/48 Piper Super Cub (beide Karel Vos) en een 1/72 Mig-15 (Joz Laan). Deze MiG-15 (testbed voor ejection seat) lijkt niets met onze SIG Airliners te maken te hebben, maar het is een civiel geregistreerd vliegtuig. Om die reden én omdat SIG Airliners vanaf mei 2012 het interessegebied heeft uitgebreid met 'Civil Aviation', vertegenwoordigt de MiG-15 onze uitgebreide identiteit. Verder was er een zeer uitgebreide presentatie van de vele nieuwe en aangekondigde bouwdozen, conversiesets en decals. Dit gaf veel stof tot praten en door



menigeen werd in gedachten een wensenlijstje opgesteld. Na de aankopen vertrok een deel van de groep naar de Polderbaan, om daar van de 1/1 vliegtuigen te genieten. Het doel daarvan is om de 1/1 kisten onder andere op details te bekijken. Met de opgedane indrukken kunnen leden hun modellen in detail verbeteren.



Verslag 6 oktober

Op zaterdag 6 oktober vond de zevende bijeenkomst van 2012 plaats. Zeven personen (minder dan we gewend zijn) waren aanwezig in de 'Koffieshop' van de Luchtvaart Hobby Shop, waar René Erhart onze gastheer was. De bijeenkomst kende weer de twee vertrouwde onderdelen: modelbouw en spotten. De aanwezigen hadden vier gebouwde modellen in 1/144 meegenomen: een Boeing 737-200 Aerolineas Argentinas (Jordy Meijers), een Boeing 747-400 Korean Air (André Verduijn), een Boeing 747-8i Korean Air (André Verduijn) en een Lockheed L-1011 Tristar Eastern (Rob Leurink). Daarnaast waren de volgende modellen in aanbouw te bezichtigen: een Boeing 737-700 KLM (1/144, Ton Taling), een Boeing 737-900 KLM (1/144, Ton Taling), een Boeing 767-200 Tampa Cargo (1/100, Ton Taling), Aero L-39C Albatros Breitling Jet team '8' (1/72, Joz Laan), en een Aero L-39C Albatros Breitling Jet Team '0' (1/72, Joz Laan)



Naast de meegebrachte modellen was ook een presentatie te zien van recent geïntroduceerde en aangekondigde kits en decals. Hoogtepunt van de nieuwtjes was de aankondiging van de Zvezda Ilyushin IL-62 in 1/144. In het groepsoverleg werden alle lopende en praktische zaken doorgenomen en afgestemd, vooral 'de puntjes op de 'i' voor de SIG Airliners presentatie tijdens Euro Scale Modelling.

Nadat diverse aanwezigen hun 'boodschappenlijstje' hadden afgewerkt en afgerekend vertrok een deel van de groep naar de Polderbaan. Daar werden wij in korte tijd door een aantal leuke kisten verrast, waaronder een Air China Cargo Boeing 747-400. Dat zorgde weer voor voldoende gespreksstof over te maken modellen van Chinese maatschappijen. Aan het eind van de middag vertrok een ieder weer huiswaarts.

Verslag ESM

Hét jaarlijks hoogtepunt voor de plastic modelbouw is uiteraard Euro Scale Modelling. Dit jaar had SIG-Airliners er voor gekozen om de nieuwe identiteit onder de aandacht te brengen. Naast verkeersvliegtuigen zijn dat overige vliegtuigen en helikopters met civiele registratie. Het grootste deel van de in totaal tien meter lange presentatie was voorzien van airliners en ook waren er een paar items van onze nieuwe identiteit te zien, zoals een Learjet.

Uiteraard was het ook de bedoeling om SIG-Airliners &



Civil Aviation te promoten, waarbij onze leden zich als echte 'ambassadeurs' lieten gelden. Door middel van het presenteren van actueel nieuws over nieuwe modellen en decals hebben wij onze SIG geprofileerd als springlevende en actieve groep modelbouwers die de actualiteit op de voet volgt en die op ongedwongen wijze met elkaar omgaat. Op naar ESM 2013, waar SIG-A&CA weer spraakmakend aanwezig zal zijn! Voor de data van onze bijeenkomsten verwijzen wij naar de agenda, achter in dit magazine en op de IPMS-site, natuurlijk bij "SIG-Airliners".

Louis Charmant

EURO SCALE MODELLING 2012

Opnieuw was het een buitengewoon geslaagd evenement. Voor de zes "kern-teamleden" was het hun laatste ESM. Nadat zij vele jaren dit grootse evenement georganiseerd hebben, vonden ze het tijd worden om het stokje over te dragen aan anderen. Het IPMS-bestuur is druk bezig om een nieuw team samen te stellen voor de organisatie van ESM 2013.

Na de bekendmaking van de wedstrijduitslagen mocht ik de zes teamleden, namens IPMS-Nederland, een boekje met een fotoreportage van de afgelopen ESM-evenementen en een enveloppe met inhoud overhandigen. Jammer genoeg ging mijn dankwoord, als gevolg van een niet zo goed werkende microfoon, deels verloren. Daarom nogmaals: ontzettend bedankt voor de organisatie van een groot aantal uitstekende modelbouw-evenementen!

Als klap op de vuurpijl vroeg en kreeg Coen van de Heuvel van Flash uit Eindhoven het woord. Ook hij bedankte het team voor de jarenlange, voor hem zeer plezierig verlopen, ESM evenementen. Het team



kreeg van hem een ballonvaart aangeboden. Dit werd door het team zeer gewaardeerd. Een fotoreportage van ESM 2012 treft u elders in het blad aan.

Business Award

IPMS Nederland reikt ieder jaar een 'Business Award' uit. Deze prijs wordt toegekend aan een persoon of een bedrijf wegens buitengewone inspanningen voor de bevordering van de plastic modelbouw in Nederland. Dit jaar mocht ik de prijs uitreiken aan Peter van Essen, uitgever en hoofdredacteur van "Modelbouw Magazine". Het blad behandelt uitsluitend de plastic modelbouw. Peter van Essen toonde zich blij verrast met deze erkenning.

IPMS Strikemaster-wedstrijd

Aan het einde van ESM, vlak voor de uitreiking van de prijzen van de normale wedstrijd, werden de drie prijzen voor de Strikemaster-wedstrijd uitgereikt. Er waren 15 deelnemers die allemaal een certificaat van deelname mochten ontvangen. In de categorie 'recht uit de doos' ging de prijs naar Björn Dol. De prijs voor het zo mooi mogelijk gebouwde model was voor Bert van de Maat en tenslotte won Hans van Oostendorp met zijn op drijvers gebouwde Strikemaster in de categorie 'fantasie'.

Gert Vlaanderen

TEAM ESM 2013

Het team dat een groot aantal ESM evenementen heeft georganiseerd deed dit op 27 oktober voor het laatst. Voor de ESM van 2013 is dientengevolge een nieuw team nodig.

Daarom is het bestuur nu druk bezig met het formeren van zo'n nieuw team dat vanaf eind 2012 gaat beginnen met de organisatie van de ESM 2013. Er zijn al diverse leden die zich hebben aangemeld. Maar we zijn nog altijd op zoek naar extra teamleden en naar mensen die ondersteunende taken willen uitvoeren op de dag zelf.

Vandaar onze vraag: Wie wil er mee helpen bij de organisatie van ESM 2013? De ESM zelf zal plaats vinden op zaterdag 26 oktober 2013. In de voorbereiding zullen er ongeveer vier tot vijf vergaderingen zijn.

Wil je informatie of je aanmelden, stuur dan een mailtje naar: bestuur@ipms.nl.

Henk Hirs

INTERNATIONAL SMALL SCALE CONVENTION

Een nieuw item op de modelbouwkalender was dit jaar de International Small Scale Convention, een speciaal evenement voor modelbouw voor de schaal 1/72 en kleiner. De beurs werd op 6 oktober jl. gehouden in de Westmünsterland Halle in Heiden, Duitsland, en is uniek in Europa.





Op uitnodiging van de organisatie, dezelfde als die van de Euro Model Expo, die elk voorjaar in Heiden wordt gehouden, was ook IPMS-Nederland met een stand vertegenwoordigd. Die werd bemand door onze voorzitter Gert Vlaanderen en Jan de Haan van Regio Oost. Daarnaast was ook de SIG-Warships in 1/350 aanwezig met een flinke presentatie.

Voor de bouwers van modellen in de kleine schalen was de ISSC een ontzettend leuke gebeurtenis, met een verrassende variatie in onderwerpen. Behalve vliegtuigen en voertuigen (van 1/72 tot zelfs schaal 1/285), schepen in alle schalen, de maanlanding en een raketlanceerplatform, middeleeuwse steden en zelfs een complete U-boot bunker in 1/72, waren er ook workshops over bijvoorbeeld het beschilderen van figuurtjes op kleine schaal.

Volgens organisator Berthold Tacke was de beurs, met bezoekers, deelnemers en handelaren uit Duitsland, Nederland, Tsjechië, Polen en Engeland, een groot succes, zeker voor een eerste editie.

Volgend jaar is er weer een ISSC, dan op 7 september.

Peter Ibes



FOTO-ETS SETS (VOOR ECHTE DIEHARDS)

London Bus (Revell)
De door Revell uitgebrachte London Bus mag een echt succesnummer genoemd worden. Ook binnen de IPMS zijn er al een aantal gebouwd. Waarschijnlijk liggen er nog veel meer te wachten op het juiste moment om gebouwd te worden. Voor die mensen is het volgende interessant. Tijdens de ESM stond op het balkon Modell Truck and Parts met erg veel aanvullende sets voor heel veel verschillende trucks. Maar er waren ook veel foto-ets sets te vinden. Voor de London Bus had Heinz Schwarz drie verschillende sets van CTM uit Tsjechië bij zich. De interessantste is de set met diverse grills voor de voor- en achterzijde van de radiator en achter de motorkap. Ook in deze set onderdelen voor het dashboard, spatlappen, strippen naast de motorkap op de wielafdekking en nog een aantal onderdeeltjes her en der in de bus (een grote en een kleine fret, € 24,50). Dan een set met "roosters" voor alle ventilatiekokers van de bus, 31 (!) stripjes als aanvulling op de achterzijde van de stoelen. Ook aan de trap naar boven is gedacht: schopplaatjes tegen alle traptreden en gekleurde beschermingstripjes aan de neus van de treden. Die laatste zijn heel realistisch. Verder nog wat beschermplaatjes op diverse plekken (een grote, een kleine en een heel kleine fret, € 22,90). En dan is er ook nog een set (drie grote en een kleine fret, € 31,50) met geëtste vloerplaten.

Ook Revell zelf kan een foto-ets set leveren voor de London Bus (een grote en een kleine fret, € 29,95). Een vergelijking met de hierboven genoemde drie sets ligt voor de hand. Die van Revell heeft maar één grille (achter de motorkap) ongeveer hetzelfde aantal onderdeeltjes voor de motor en ook de 31 stripjes voor de stoelen en de ventilatie strips op de luchtkokers beneden. Geen "upgrade" voor de trap en geen spatlappen.

Bij alle sets wordt een duidelijke handleiding meegeleverd. Die van Revell is afgestemd op hun eigen bouwbeschrijving, die van CTM heeft tekeningetjes en foto's.

Voor echte diehards onder ons zou ik de twee eerst genoemde sets van CTM aanraden. Wil je minder geld uitgeven en vind je het geheel rondom de motor (-kap) belangrijk, koop dan de set van Revell. De set met de vloerplaten kost bijna net zoveel als het volgende model!

International Lonestar (Moebius/Revell)
Ook hiervoor heeft CTM een foto-ets set gemaakt. Met diverse treden voor op de tanks, een hitteschild rondom de uitlaat, deurgreep accessoires en diverse roostertjes bij luchtinlaten. Het dashboard kan echt mooi gemaakt worden door alle, gekleurde, onderdelen die op het dashboard geplakt worden (een heel kleine fret en drie kleine, € 28,50). Meer te zien op: www.modelmakershop.com en www.liaznavzdy.cz.

Gert Vlaanderen

AGENDA

Januari
- 11 Regioavond Noord-Holland
- 19 Modelbouw Open Dag, Regio Noord
- 26 SIG Airliners bijeenkomst

Maart
- 16 SIG airliners bijeenkomst
- 16-17 Jabbeke On The Road (B)
- 23 IPMS Medewerkersoverleg
- 30 Regioavond West-Friesland

April
- 6-7 Euro Model Expo Heiden (D)
- **20 Algemene Ledenvergadering IPMS**
- 27 SIG Airliners bijeenkomst
- 28-3 mei Nationale Modelbouw Manifestatie
- 20 Oostwold Air Show

Juni
- 14-15 Luchtmacht Open Dagen (100 jaar Luchtmacht)
- 14 SIG Airliners
- 20-23 Marinedagen

Augustus
- 31 SIG Airliners

September
- 7 Small Scale Convention, Heiden (D)

Oktober
- 12 SIG Airliners bijeenkomst
- **26 Euro Scale Modelling**

November
- 9-10 IPMS UK Scale Model World (50 jaar)
- 16 IPMS Medewerkersoverleg

VRAAG EN AANBOD

Te koop aangeboden:
Het boek Soviet Air Force Fighter Colours 1941-1945, door Erik Pilawskii, uitgave Classic Colours. Harde kaft A4 formaat, 224 blz. Dit boek is nieuw, maar wegens verkeerd bestelnummer per abuis door mij ontvangen (zelf bouw ik periode na de WO2). Prijs € 25 incl. P&P.

Geert Rubingh
tel: (0599) 41 63 63
e-mail: grubingh@hotmail.com



Afscheid

Dit klinkt dramatischer dan het misschien lijkt, maar geen zorgen want uw Drs. verlaat de MIP niet.

Maar waar gaat het dan wel over? Onlangs heeft uw Drs. het drastische besluit genomen om afscheid te gaan nemen van al die kits die onaangeroerd op zolder staan en eigenlijk alleen maar dienen als isolatie. U zult denken, de Drs. had zijn voorraad toch in een enkele kast gestapeld? Ja, maar dat was enkele jaren en vele beurzen geleden dus ook in huize Plasticus moest de zolder er aan geloven. Vele kitjes zijn van genoemde kast in een later stadium verhuisd naar de zolder. Er zijn kits bij die jaren geleden zijn gekocht met grote plannen en ideeën die er toch niet van zijn gekomen. Mevrouw Drs. was heel blij met dit besluit want die wordt langzamerhand gek van alle die doosjes die na ieder beurs bezoek huize Plasticus worden binnengebracht, maar nooit gebouwd in de vitrinekast komen te staan. Er volgde daarom een goed gesprek waaruit naar voren kwam dat uw Drs. na jaren van alles wat te hebben gebouwd nu al een hele tijd slechts één thema volgt. Dus is het tijd om afscheid te nemen van alle kits die daar niets te maken hebben.

Goed, denk je, dan ga ik dat even doen. Een middagje op de zolder de stapel door worstelen, de kits verpakken in verhuisdozen en dan kijken op welke beurzen een verkooptafeltje te huren is. Maar dan blijkt dat afscheid nemen toch moeilijk is. Bij iedere kit komt het lang vervlogen idee van wat het had moeten worden weer naar boven, zeker als blijkt dat in de kit ook al de conversieset en dat speciale decalsetje aanwezig zijn. En dat gebeurt diverse malen, zodat na een paar uur op de zolder een drietal stapels is ontstaan: "toch maar bewaren", "deze kunnen echt weg", en tot slot "hier moet ik nog over nadenken". U raadt het vast al: de stapel met dozen die echt weg kunnen is de kleinste van het stel en de grootste is die waar over nagedacht moet worden. Het wordt inmiddels al laat dus eerst maar de kleinste stapel in verhuisdozen doen, dat ruimt misschien al iets op. Maar dan die grote stapel, die waar de Drs. nog over moet na denken. Hij staat nog steeds op zolder en het nadenken duurt ook nog voort. Enkele kitjes zijn verhuisd naar een nieuwe eigenaar maar de meeste staan er nog steeds en ik ben bang dat ze daar ook gaan blijven. Want ze zijn toch wel heel erg leuk, of uniek, of dat idee wat ik er van kan maken is erg sterk, of niemand wil ze toch hebben en zo kan ik nog wel even doorgaan. Mevrouw Drs. heeft zich er maar bij neergelegd. Er is tenslotte wat meer ruimte op zolder, want ze heeft wel voor elkaar gekregen dat alle losliggende kits in dozen zijn gedaan.

Tot de volgende keer,

Drs. Plasticus

REGIO EN SIG CONTACTEN

Regio Haarlemmermeer
René Erhart
(023) 563 62 20
erhart@quicknet.nl

Regio Midden
Huub van Dijk
(035) 683 90 24
h.van.dijk-gvd@kpnplanet.nl

Erik Bosch
(033) 475 35 39
erikbosch@ziggo.nl

Regio Noord
Peter Neinhuis
(0594) 50 73 84
ipmsregionoord@gmail.com

Jan van Os (0591) 85 33 07
janensonja3@home.nl

Regio Noord-Holland
Michel Heuveling
(020) 659 79 76
m.d.heuveling@hccnet.nl

Regio Noordkop
Jaap Woort (0223) 63 60 50
j.woort@hetnet.nl

Seraya Prudon
(0223) 64 37 30
sprudon@quicknet.nl

Regio Oost
Jan de Haan
(0314) 34 33 54
j.m.dehaan@planet.nl

Regio West-Friesland
Arlo Werkhoven
(0229) 266 712
arlowerkhoven@hotmail.com

Regio Zuid
Maarten van Ginkel
(024) 388 38 34
ipms.zuid@hetnet.nl

Regio Zuid-Holland
Chris Ravesteijn
(0182) 53 41 60
c.h.j.v.ravesteijn@hccnet.nl

Regio Zuid-West
Theo Biesebroek
(0115) 56 50 86
licam@hetnet.nl

SIG Airliners & Civil Aviation
André Verduijn (06) 81 03 59 79
md11p@live.nl

Louis Charmant (033) 480 91 46
sig.airliners@planet.nl

SIG Civiele Voertuigen
Gert Vlaanderen
(0318) 48 50 49

SIG Israël
Dick van Faassen
(0529) 43 16 80
d.vfaassen@ziggo.nl

Hille Jansma (0525) 68 23 86
h.jansma@chello.nl

SIG Luchtoorlog WO2
Huub van Dijk
(035) 683 90 24
h.van.dijk-gvd@kpnplanet.nl

SIG Nederlandse Militaire Luchtvaart
Hans Berfelo
(0343) 49 16 57
hans.berfelo@ziggo.nl

Joop Gelauf
j.gelauf@casema.nl

SIG Oost-Europa
Olav de With
(030) 687 65 47
olav.de.with@hetnet.nl

Ronald Jeurissen
r.jeurissen@chello.nl

SIG Schepen
Carel Lichtveld
(070) 359 65 46
carellichtveld@zonnet.nl

SIG Sci-Fa
Joost Hijdra (06) 45 51 32 68
j.hijdra@tele2.nl

SIG Spaanse Burgeroorlog
Peter Ibes
(0164) 263 563
ibespwhm@cybercomm.nl

SIG Warships in 1/350
Jos Visser
(072) 561 57 65
josenmaria@scarlet.nl